

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 22326 del 15/11/2022 BOLOGNA

Proposta: EPG/2022/311 del 11/11/2022

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 "COSTRUZIONE DI UN NUOVO PONTE E RELATIVA VIABILITÀ SUL FIUME SECCHIA IN LOCALITÀ PASSO DELL'UCCELLINO (COMUNE DI MODENA) E OPERE STRADALI DI MIGLIORAMENTO PUNTUALE SU VIA MORELLO CONFINE NEL COMUNE DI SOLIERA (MO)", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI MODENA E SOLIERA (MO), PROPOSTO DAL COMUNE DI MODENA.

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:

in data 22 giugno 2022, il Settore Lavori Pubblici e Manutenzione della Città del comune di Modena ha presentato comunicazione dell'attivazione del Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n.24 *"Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"*, per il progetto di "costruzione di un nuovo ponte e relativa viabilità sul fiume Secchia in località Passo dell'Uccellino (comune di Modena) e opere stradali di miglioramento puntuale su via Morello confine nel comune di Soliera (MO)", con effetto di variante al piano operativo comunale (POC) del Comune di Modena e del Comune di Soliera;

il Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della l.r. 24/2017, comprende la documentazione e l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al medesimo progetto localizzato nei comuni di Modena e Soliera (MO), ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, assunte dalla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2022.573799 del 22 giugno 2022) e dall'ARPAE di Modena;

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 Modena che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG.2022.1138246 dell'08 novembre 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: "Strade extraurbane secondarie";

il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte, in sostituzione dell'esistente, che collega Modena e Soliera nella località del passo dell'Uccellino; l'esecuzione delle rampe stradali di approccio e collegamento alla nuova opera; la realizzazione di altre opere stradali accessorie per il collegamento della nuova viabilità e quella esistente; inoltre, prevede, la creazione di rampe di accesso alle sommità arginali e nella realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale in sede separata di collegamento tra i due percorsi dedicati posti in sommità arginale;

il progetto dell'opera è inquadrato in un Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 comma 1, lett. a), comma 2 lettere b), c) Legge Regionale n. 24/2017. Tale procedura è stata avviata per l'approvazione del progetto definitivo con effetto di variante al Piano Regolatore del Comune di Modena per la localizzazione dell'opera pubblica e l'apposizione dei vincoli espropriativi necessari alla realizzazione delle opere viarie e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, indifferibilità ed urgenza delle medesime, e di tutti gli assensi comunque denominati per la realizzazione dell'opera compresa la verifica di assoggettabilità a VIA (screening);

con nota acquisita agli atti reg. con PG.2022.0573799 del 22 giugno 2022, il Comune di Modena ha dato comunicazione dell'avvio del procedimento con l'indizione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14, comma 2 e art 14-ter della l. 241/90, secondo quanto previsto dall'art. 53 comma 6, lett. b), della l.r. 24/2017, per l'approvazione del progetto in variante agli strumenti urbanistici vigenti, e ha comunicato la contestuale pubblicazione all'Albo Pretorio on-line (Atti del Comune di Modena), sul sito istituzionale del comune di Modena, e presso il settore pianificazione e sostenibilità urbana, al fine di raccogliere, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione, osservazioni e contributi concernenti il progetto;

ai sensi dell'art.10, comma 3, della l.r. 4/2018 in data 22 giugno 2022, l'avviso al pubblico e la documentazione presentata dal proponente relativa al progetto in oggetto sono stati pubblicati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo:

<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas;>

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

con nota dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia - Romagna, inviata al Comune di Modena, (prot. n. PG.2022.0612696 dell'08 luglio 2022) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il Comune di Modena, in data 08 luglio 2022, ha inviato al proponente la richiesta di integrazioni, pervenute da tutti i componenti della Conferenza di Servizi, nell'ambito del Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della l.r. 24/2017;

in data 31 agosto 2022, il Comune di Modena ha informato gli enti della presentazione delle integrazioni richieste;

il Comune di Modena con nota acquisita agli atti con prot. PG.2022.0809698 del 05 settembre 2022, ha trasmesso la dichiarazione di interesse sovracomunale dell'opera pubblica in oggetto;

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

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 60 giorni consecutivi a far data dal 22 giugno 2022, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

a seguito della presentazione delle integrazioni si è proceduto alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna per 60 giorni a far data dal 30 agosto 2022;

nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini in merito al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening);

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 E PROGRAMMATICO:

l'intervento ricade nel tratto arginato del fiume Secchia dopo l'abitato di Modena e dopo circa 1.2 km a nord dell'intersezione tra il fiume ed il viadotto dell'Alta Velocità. Parte della zona a Est del fiume, presenta oggi un'area industriale posta tra l'argine del fiume e la SS12. Il fiume Secchia presenta, oggi, sugli argini rialzati a cavallo degli anni di realizzazione del ponte, un doppio percorso ciclopedonale;

dall'analisi della pianificazione territoriale emerge che la zona oggetto d'intervento risulta caratterizzata da:

- appartenenza alla zona di rispetto dei 150 m dall'asse dell'asta di fiumi o corsi d'acqua;
- presenza di viabilità storica livello provinciale e comunale;
- appartenenza ad una zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale;
- presenza di tracce della centuriazione;
- appartenenza alla fascia di rispetto del reticolo idrografico.

gli interventi previsti per la realizzazione del nuovo ponte e delle nuove rampe di accesso richiedono un aggiornamento degli elaborati relativi al piano urbanistico vigente del Comune di Modena. Per quanto riguarda il Comune di Soliera, le modifiche apportate alla viabilità locale interessata sono modeste, tali da non richiedere aggiornamento dei piani;

il progetto consiste, nel rifacimento del ponte che collega di fatto Modena a Soliera nella località passo dell'Uccellino, nell'esecuzione delle rampe stradali di approccio e collegamento alla nuova opera, nella realizzazione di altre opere stradali accessorie per il collegamento della nuova viabilità a quella esistente, nella creazione di rampe di accesso alle sommità arginali e nella realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale in sede separata di collegamento tra i due percorsi dedicati posti in sommità arginale;

la realizzazione dell'opera verrà eseguita in un unico momento, ma in diverse fasi. La durata complessiva dei lavori si prevede essere di 370 giorni (518 naturali e consecutivi);

su entrambi i lati rimarrà il limite di divieto di transito ai mezzi con peso superiore alle 2,5 ton, il traffico superiore verrà dirottato quindi su via Villanova e mantenuto su Stradello Ponte Basso fino all'ingresso della nuova rampa di accesso al ponte. Il limite di velocità di attraversamento del ponte sarà di 30 km/h. A

completamento del progetto sono infine previsti un paio di interventi di miglioramento locale di via Morello, di seguito elencati:

- realizzazione di nuovo incrocio con via Villanova: data la presenza di un canale-corso d'acqua minore a lato dell'incrocio esistente, è previsto il tombamento dello stesso per la lunghezza che serve a realizzare il nuovo ramo di ingresso in via Villanova;

- realizzazione di due nuove piazzole di scambio, poste tra l'incrocio con via Villanova e l'argine in sinistra del fiume Secchia. L'intervento prevede quindi solo un piccolo allargamento della sede attuale per lato, creando due aree leggermente sfalsate che consentono la fermata dei veicoli in caso di transito contemporaneo in entrambi i sensi di marcia;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Paesaggio e aspetti di interesse archeologico

il sito è inquadrato in un contesto di pianura, dove il fiume risulta arginato in una parte di territorio caratterizzata da un ambiente agricolo tradizionale, inoltre, verso sud, si registrano influenze di carattere periurbano data la limitata distanza dall'area con la zona produttiva a nord di Modena (circa 2,5 km);

l'opera ricade in parte all'interno della fascia di tutela dei 150 metri del fiume Secchia nel Comune di Modena e al confine con il Comune Soliera, in particolare ricadono nella fascia di tutela l'intervento principale che consiste nel ponte e nei raccordi stradali tra il nuovo ponte e la viabilità esistente. Tale progetto rientra pertanto all'interno delle "aree tutelate per legge" di cui all'articolo 142, comma 1, lettera c, del D.lgs. 42/2004 e necessita di specifica Autorizzazione paesaggistica. Altro elemento è la presenza di alberature che qualora interessate dallo specifico tracciato, anche se oltre la fascia dei 150 metri, dovranno essere salvaguardate;

si evidenzia l'esistenza di un rischio archeologico basso per l'areale oggetto di intervento, ad eccezione dei lavori per le fondazioni delle spalle del ponte, che la cartografia di tutela segnala una possibile interferenza con un cardo centuriale e per i quali si valuta un rischio archeologico alto;

l'esigenza di alzare il franco idraulico a 1,5 m dall'estradosso argine ha alzato il ponte rispetto alla posizione attuale, mentre la volontà di lasciare libere le sommità arginali ha spostato le spalle più esternamente allungando la campata del ponte. Le caratteristiche formali, dei materiali e di colore del progetto del nuovo ponte sono mirate a minimizzare l'impatto del manufatto

con il territorio circostante. Il materiale previsto per l'impalcato considerando il contesto prettamente rurale e di notevole valore paesaggistico è stato l'acciaio Cor-Ten. La finitura ruvida ed opaca di questo acciaio, associata ai suoi colori rosso-bruni, crea un effetto molto materico e più naturale;

per integrare maggiormente l'impalcato al contesto circostante è stata prevista un'altezza maggiore, rispetto all'usuale, dei muri di risvolto e di dimensione variabile. Inoltre, la scelta di rivestire la sommità di tale elemento con metallo dello stesso tipo delle travi è stata fatta per legare visivamente i due elementi; la scelta di utilizzare per le altre parti in c.a. un colore grigio chiaro è voluta per legarli ai percorsi pedonali naturalistici di sommità arginale fatti con ghiaia di quel colore;

altri elementi che vanno a completare ed arricchire l'infrastruttura sono le rampe di accesso agli argini, per permettere ai mezzi di servizio l'accesso diretto alle sommità arginali sia da un lato che l'altro del ponte. Nonostante il progetto preveda un locale abbassamento dell'argine in corrispondenza della proiezione dell'impalcato, non si può realizzare un passaggio di altezza sufficiente al transito di grandi mezzi quali della manutenzione fluviale;

Suolo e sottosuolo

in corrispondenza dell'infrastruttura in oggetto l'unità litologica AES8a risulta costituita prevalentemente dalla facies limo-sabbiosa. Sulla scorta delle caratteristiche geotecniche individuate e considerate le azioni di progetto, la realizzazione degli appoggi del ponte Bailey dovrà prevedere la messa in opera di fondazioni profonde;

la doverosa verifica della qualità dei terreni verrà svolta in fase esecutiva, secondo le tempistiche e i criteri dettati dalla normativa vigente, quindi ai sensi del DPR 120/2017. La gestione delle Terre e Rocce da Scavo rientra nel campo di applicazione della parte IV del d.lgs. n. 152/2006. A seconda delle condizioni che si verificano le terre e rocce possono assumere qualifiche diverse e conseguentemente essere sottoposte ad un diverso regime giuridico (esclusione o meno dalla disciplina di gestione dei rifiuti);

per quanto riguarda gli impatti correlati alla geomorfologia e sismicità del sito, non essendo presenti significativi strati di terreno di natura argillosa gli abbassamenti dei piani di appoggio dei rilevati avverranno in tempi brevi e cioè durante le fasi di realizzazione o immediatamente a seguire. Pertanto, non sono

ipotizzabili problemi di abbassamenti dei piani stradali di progetto dopo l'apertura al traffico;

in merito agli impatti sulla qualità del suolo e sottosuolo, le potenziali fonti di inquinamento della matrice saranno correlate alla gestione corretta dei materiali da costruzione, dal loro stoccaggio. Per la realizzazione dei terrapieni e dei rilevati, occorrerà più terreno di quello escavato, quindi probabilmente, il terreno asportato verrà totalmente riutilizzato in sito, previo accertamento della qualità ambientale ai sensi della normativa citata (D.P.R. 120/2017);

Acque superficiali e sotterranee

dallo studio del Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), consultando la tavola relativa al rischio di alluvione, risultano presenti tutte aree a rischio R1, R2. La natura dei luoghi, caratterizzata dalla presenza di importanti arginature connota nei fatti il livello di pericolosità e di rischio dell'area e si relaziona con la natura del complesso nodo idraulico a nord di Modena dove il percorso di due importanti fiumi come Secchia e Panaro connotano un sistema territoriale che ha visto negli anni l'avvicinarsi di diversi episodi di natura alluvionale;

il ponte esistente presenta criticità idrauliche tra cui: spalle ravvicinate e presenza di pile in alveo che diminuiscono la sezione idraulica del fiume; inoltre, la struttura ribassata rispetto alla quota arginale costituisce un elemento di ostacolo per il corso d'acqua specialmente in periodo di piena;

gli impatti del progetto sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee sono correlati dalla qualità dei materiali utilizzati per la realizzazione dei rilevati e dei sottofondi stradali, che dovranno rispettare la normativa vigente sul riutilizzo di materiale inerte, la gestione delle terre e rocce da scavo e sulla qualità del materiale edile acquistato. Inoltre, gli impatti sulle acque superficiali e sotterranee saranno correlati all'efficienza del sistema di raccolta delle acque meteoriche, che dilaveranno il manto stradale. Al fine di garantire l'invarianza idraulica è quindi necessario prevedere dei volumi di laminazione in grado di immagazzinare le acque meteoriche in arrivo e di rilasciare al recapito una portata controllata, riducendo e posticipando il picco di piena. Per il tratto iniziale dell'intervento, per quanto riguarda quindi la rete RPS-FG che recapita nella fognatura esistente in prossimità della rotatoria via Divisione Aquì, l'invarianza idraulica viene ottenuta sovradimensionando i collettori. Adottando delle condotte di diametro maggiore rispetto a quello necessario per smaltire la

portata di progetto, è possibile realizzare l'invaso direttamente nella rete. Per tutto il resto dell'intervento è prevista la realizzazione di un bacino di laminazione a ovest della rotatoria Santa Caterina;

l'area in cui si va a realizzare il progetto ricade anche all'interno della zona di protezione delle acque sotterranee; tuttavia, gli elementi di impatto su tale sistema sono nulli, in quanto la modesta modifica del tracciato e la sostituzione del ponte non produce particolari modifica al sistema di possibili inquinanti. Si dovrà eventualmente porre attenzione ad eventuali lavorazioni in fase di cantiere;

le aree di cantiere, posizionate tra SS12 e Stradello Ponte Basso, in corrispondenza della nuova rotonda su via Morello e in corrispondenza dell'attuale ponte, verranno ripristinate e restituite per l'utilizzo originale dell'area. La sistemazione dell'area di cantiere principale e dei baraccamenti avverrà in una zona non significativa dal punto di vista ecologico, posizionata tra l'altro adiacente all'insediamento artigianale-logistico di Stradello Ponte Basso;

Qualità dell'aria

durante la fase di realizzazione dell'opera, per alcune attività, ad esempio la messa in esercizio di un impianto di betonaggio, è necessario richiedere, per le emissioni convogliate e/o per quelle diffuse, la preventiva autorizzazione alle emissioni (D. Lgs. 152/2006, Parte V). Tra le principali misure di mitigazione da mettere in pratica durante la gestione di un cantiere si citano:

- effettuare, soprattutto nei periodi più secchi, una periodica bagnatura delle pavimentazioni;
- coprire con teli i cumuli di materiale pulverulento;
- evitare le demolizioni durante le giornate ventose;
- mantenere la viabilità di cantiere pavimentata pulita;
- preferire l'utilizzo di veicoli omologati con emissioni rispettose delle normative europee;

a opere concluse, il nuovo ponte avrà una funzione di facilitazione della viabilità rendendo il traffico più fluido consentendo il transito in entrambi i sensi, ed eliminando pertanto la fermata dovuta dai semafori esistenti. Il transito verrà mantenuto vietato ai mezzi pesanti, in particolare ai mezzi aventi massa superiore ai 2.5 ton; pertanto, non si prevede un aumento del traffico veicolare significativo. Alla luce di ciò, gli impatti correlati alla qualità dell'aria, non sono da

considerarsi apprezzabili e quindi non significativi. Limitando inoltre la velocità ai 30 km/h, a parità di flusso di traffico, si prevede che le emissioni possano diminuire rispetto a quelle indotte dalle code formatesi dai mezzi fermi con motore acceso, così come accade nello scenario attuale;

Rumore

L'area di interesse è oggetto di variante della classificazione acustica comunale. Con riferimento alla vigente classificazione acustica si evidenzia che Via Morello e Stradello Ponte Basso, con l'attuale ponte sul fiume Secchia, classificate in base al Codice della Strada come strade locali extraurbane di tipo F, sono infrastrutture caratterizzate da flussi di traffico particolarmente significativi in quanto sono utilizzati per l'attraversamento del fiume Secchia e l'ingresso/uscita dal territorio comunale, pertanto a tali infrastrutture è associata una fascia di pertinenza acustica, di ampiezza pari a 50 m per lato, cui è attribuita la IV classe acustica, con limiti pari a 65 e 55 dBA rispettivamente in periodo diurno e notturno. Si propone pertanto la modifica alla Classificazione Acustica vigente, limitatamente allo stato di fatto, con adeguamento dell'attuale fascia di pertinenza acustica assegnata a Via Morello, al ponte sul fiume Secchia e a Stradello Ponte Basso in conformità ai nuovi tracciati stradali e alla ubicazione del nuovo ponte. In considerazione dei flussi di traffico presenti su tali infrastrutture, alla fascia di pertinenza acustica di ampiezza pari a 50 m per lato, è quindi attribuita la IV classe acustica, con limiti pari a 65 e 55 dBA rispettivamente in periodo diurno e notturno;

durante la fase di cantiere l'impatto acustico verrà gestito secondo i criteri per il rilascio delle autorizzazioni per particolari attività ai sensi dell'art. 11, comma 1 della l.r. 15/2001 recante *"disposizioni in materia di inquinamento acustico"*. L'attività dei cantieri edili, stradali ed assimilabili, è svolta di norma tutti i giorni feriali dalle ore 7.00 alle ore 20.00. L'esecuzione di lavorazioni disturbanti e l'impiego di macchinari rumorosi sono svolti dalle ore 8.00 alle ore 13.00 e dalle ore 15.00 alle ore 19.00. Gli accorgimenti da adottare in cantiere per ridurre l'inquinamento acustico sono:

- localizzare degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai recettori esterni;
- preferire le lavorazioni nel periodo diurno e programmare lo sfasamento temporale delle lavorazioni più rumorose;
- spegnere i motori nei casi di pause apprezzabili;

- rispettare la manutenzione e il corretto funzionamento di ogni attrezzatura;

- predisporre azioni mitigative in caso di superamento dei limiti ai recettori come, per esempio, barriere acustiche mobili temporanee;

a opere realizzate, le velocità di transito rimarranno contenute entro il limite dei 30 km/h per cui non si prevedono differenze con lo scenario futuro che possano introdurre impatti significativi. Inoltre, è da evidenziare che attualmente l'impalcato metallico del ponte esistente, durante il transito dei veicoli, produce un rumore dovuto alle vibrazioni che di norma i ponti moderni in cemento non producono;

Ecosistemi

le caratteristiche degli elementi vegetazionali dell'area indicano una qualità ambientale delle macchie boscate abbastanza scarsa a causa del degrado operato dall'uomo per motivi idraulici ed agricoli. La fauna presenta le stesse problematiche, sebbene con diversi fattori limitanti, evidenziate per la vegetazione, ossia un impoverimento e un degrado dovuto alle attività antropiche, fra le quali sicuramente le più impattanti sono le attività agricole, l'inquinamento delle acque e la caccia;

gli eventuali impatti sulla rete ecologica ed ecosistemica, correlati alla fase di realizzazione dell'opera, saranno determinati dall'inevitabile sfalcio di piante e arbusti per la realizzazione delle nuove rampe e l'adattamento strutturale degli argini. Tali impatti si possono considerare compensati dalla demolizione del vecchio ponte che libererà una porzione dell'ambiente arginale e fluviale analogo a quello occupato dal nuovo ponte. Le aree di cantiere, posizionate tra SS12 e Stradello Ponte Basso, in corrispondenza della nuova rotonda su via Morello e in corrispondenza dell'attuale ponte, verranno ripristinate e restituite per l'utilizzo originale dell'area. La sistemazione dell'area di cantiere principale e dei baraccamenti avverrà in una zona non significativa dal punto di vista ecologico, posizionata tra l'altro adiacente all'insediamento artigianale-logistico di Stradello Ponte Basso;

gli impatti a lungo termine saranno correlati alla locale e temporanea migrazione di eventuali nidificazioni di avifauna presente sulla vegetazione che verrà abbattuta ma che troverà nuovo luogo nella vegetazione circostante inclusa quella che occuperà l'area liberata dalla demolizione del vecchio ponte. Per quanto riguarda il rifacimento dell'intersezione tra via Villanova e via Morello, dal punto di vista naturalistico-ambientale si

segnala, che allo stato dell'arte, è presente una grande alberatura di pregio, inserita all'interno dell'elenco delle piante vincolate. Pertanto, il layout dello svincolo è stato studiato in modo da preservarlo. Inoltre, è importante sottolineare che l'architettura del nuovo ponte e le scelte geometriche progettuali consentiranno un significativo miglioramento della continuità del Corridoio Ecologico Principale lungo il fiume Secchia, garantendo traiettorie più sicure della fauna lungo gli argini e al di sotto del ponte stesso;

Inquinamento luminoso

gli impianti di illuminazione sono stati progettati in modo da garantire un adeguato livello di illuminamento, tenendo conto del carattere della zona da illuminare e nel rispetto dei parametri indicati dalle Norme UNI EN 13201 e UNI 11248. Rispetto alla situazione attuale, si andrà a creare un'illuminazione analoga a quella già esistente sul lato ovest del fiume creando una situazione quasi-simmetrica rispetto ad esso;

Rifiuti

la gestione di tali rifiuti da cantiere non è caratterizzata da criticità particolari ma rientrano nella corretta gestione rifiuti prodotti da un cantiere stradale proporzionato all'importanza dell'opera stessa. Sono previste attività di demolizione di parti di infrastrutture e manufatti. I rifiuti prodotti dalle attività di demolizione dei pacchetti stradali e delle strutture potranno avere i EER di categoria 170000. Il loro smaltimento avverrà in conformità con la normativa vigente. Alcuni rifiuti potranno essere trattati in sito, se necessario, sempre in accordo con la normativa vigente;

in generale, i rifiuti di cantiere, saranno stoccati nell'area destinata a deposito temporaneo, e si porrà attenzione ai seguenti punti:

- separazione dei rifiuti per codice EER;
- stoccaggio in contenitori idonei per funzionalità e capacità e identificati con apposita cartellonistica;
- eventuali ditte in subappalto saranno formate sulle modalità di gestione dei rifiuti all'interno del cantiere;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazione interessate si ritiene che:

Atmosfera

• fase di cantiere: nello studio preliminare ambientale sono state indicate le principali misure operative da mettere in pratica durante la gestione di un cantiere, quali:

- effettuare, soprattutto nei periodi più secchi, una periodica bagnatura delle pavimentazioni;
- coprire con teli i cumuli di materiale pulverulento;
- evitare le demolizioni durante le giornate ventose;
- mantenere la viabilità di cantiere pavimentata pulita (ad esempio attraverso l'impiego della spazzatrice);
- preferire l'utilizzo di veicoli omologati con emissioni rispettose delle normative europee;

fase di esercizio: nella documentazione non è previsto un aumento significativo del traffico veicolare; sono inoltre previsti interventi di miglioramento sulla viabilità locale, oltre alla realizzazione di una pista ciclabile;

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

Acque superficiali e sotterranee

in merito alla costruzione dell'opera, da quanto emerge dalla relazione di screening "il nuovo ponte è previsto a struttura a campata unica con le spalle fuori dagli argini" e "la realizzazione degli appoggi del ponte Bailey dovrà prevedere la messa in opera di fondazioni profonde". Considerando che la soggiacenza della prima falda è compresa tra il piano campagna e i primi 5 m di profondità, è ragionevole supporre un'interferenza degli scavi con la falda freatica, tale aspetto non viene trattato nella documentazione;

per quanto riguarda il dimensionamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche provenienti dall'impalcato e dalle due rampe (est e ovest) e il tombamento del cavo Pescarola, il proponente, nella relazione idraulica, non specifica i dati pluviometrici utilizzati per il calcolo. Qualora, prima del progetto esecutivo, si evidenziassero situazioni pluviometriche più gravose rispetto a quelle ad oggi utilizzate, ne dovrà essere tenuto conto al fine di verificare l'adeguatezza del sistema di collettamento delle acque meteoriche;

si ritiene che, complessivamente, l'impatto dell'opera sulla componente acque sia poco significativo mettendo in atto le

mitigazioni previste nel progetto e quelle prescritte nel presente procedimento;

Suolo e sottosuolo

lo Studio Preliminare evidenzia che le potenziali fonti di inquinamento della matrice suolo e sottosuolo saranno correlate alla gestione dei materiali da costruzione, e dal loro stoccaggio, per la realizzazione delle rampe in terrapieno e dei sottofondi stradali. I materiali dovranno rispondere agli standard del Regolamento UE 305/11 sui prodotti da costruzione ed il recente d.lgs 106/17 che impongono la Marcatura CE per i prodotti da costruzione (anche riciclati) immessi sul mercato. Nel caso di materiali classificati come sottoprodotti provenienti da procedure di Terre e Rocce da Scavo dovranno rispettare la normativa vigente (DPR 120/2017) e la normativa sul riutilizzo (DM del 5 febbraio 1998);

le terre e rocce da scavo risultanti dagli interventi edilizi saranno gestiti, secondo le tempistiche e i criteri dettati dalla normativa vigente, quindi ai sensi del DPR 120/2017. Facendo riferimento alla documentazione progettuale, per la realizzazione dei terrapieni e dei rilevati, occorrerà più terreno di quello scavato; quindi, il terreno asportato sarà totalmente riutilizzato in sito, previo accertamento della qualità ambientale ai sensi della normativa sopra citata;

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

Flora, fauna ed ecosistemi

la nuova opera andrà a sostituire un'opera precedente, collocata in adiacenza a quella di progetto, di conseguenza non comporterà, allo stato di esercizio, sostanziali variazioni all'ecosistema rispetto alla situazione attuale. In fase di cantiere sarà opportuno adottare tutti gli accorgimenti atti a concentrare in tempistiche ridotte l'intervento e di conseguenza gli impatti che potranno influire sulla matrice fauna. Importante sarà anche salvaguardare, ove possibile, gli esemplari arborei esistenti, come è stato evidenziato da talune scelte progettuali;

gli effetti dell'opera quali il miglioramento dell'asse viario rispetto all'attuale, la connessione della viabilità ciclabile con la nuova viabilità e le misure di mitigazione previste rendono l'impatto complessivamente accettabile per queste componenti;

Paesaggio e patrimonio culturale

dato il contesto di riferimento, si ritiene che la realizzazione del nuovo ponte, caratterizzato da una attenzione nell'uso di materiali selezionati in base al contesto, e delle opere ad essa connesse (rampe di accesso alle sommità arginale, le piste ciclabili, ecc.) possano essere considerate opere di miglioramento ambientale e paesaggistico, nel momento in cui favoriscono una fluidificazione del traffico veicolare e un migliore inserimento dell'infrastruttura di nuova realizzazione con l'ambiente circostante, grazie anche alla demolizione del ponte esistente. Si ritiene quindi poco significativo l'impatto sul paesaggio;

Biodiversità, ecosistemi, popolazione e salute umana

dato il contesto di riferimento, gli effetti dell'opera quali il miglioramento dell'asse viario rispetto all'attuale, la connessione della viabilità ciclabile con la nuova viabilità, e le misure di mitigazione previste rendono l'impatto complessivamente accettabile per queste componenti;

Rumore e Vibrazioni

la realizzazione dell'opera pubblica implica l'adeguamento della Classificazione Acustica del comune di Modena. Con riferimento a quella vigente, Via Morello e Stradello Ponte Basso - che conducono all'attuale ponte sul fiume Secchia e sono classificate in base al Codice della Strada come strade locali extraurbane di tipo F, caratterizzate da flussi di traffico particolarmente significativi perché utilizzate per l'attraversamento del fiume Secchia e l'ingresso/uscita dal territorio comunale - hanno una fascia di pertinenza acustica di IV classe, con limiti pari a 65 e 55 dBA rispettivamente in periodo diurno e notturno;

- fase di cantiere

i cantieri temporanei o mobili, di tipo edile, stradale o assimilabili, con lavorazioni in esterno devono rispettare i limiti di rumore e di orario indicati nella DGR 1197/2020 o dallo specifico Regolamento comunale. Se durante il cantiere saranno previste attività che, per motivi eccezionali, contingenti e documentabili, non siano in condizione di garantire il rispetto dei limiti di cui sopra, dovrà essere richiesta specifica deroga, sempre ai sensi della DGR 1197/2020;

nello studio preliminare ambientale vengono specificate le modalità operative che saranno messe in campo per ridurre l'impatto acustico ai ricettori e di seguito elencate:

- localizzare gli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai recettori;

- programmare lo sfasamento temporale delle lavorazioni più rumorose;
- spegnere i motori nei casi di pause apprezzabili;
- rispettare la manutenzione e il corretto funzionamento di ogni attrezzatura;
- predisporre azioni mitigative in caso di superamento dei limiti ai recettori come, per esempio, barriere acustiche mobili temporanee;

nel caso, tuttavia, dovessero emergere disagi il proponente dovrà tempestivamente intervenire con misure di mitigazione acustica, atte a eliminare/ridurre tali disagi e potranno essere richieste rilevazioni per verificare il rispetto dei limiti vigenti;

- fase di esercizio

nella documentazione esaminata, si dichiara che in futuro non sarà più presente il rumore dovuto alle vibrazioni prodotte dall'attuale impalcato metallico; inoltre, poiché verrà mantenuto l'attuale limite di 30 km/h, non si prevedono differenze tra lo scenario attuale e quello futuro che possono portare ad impatti significativi;

è stata tuttavia presentata una valutazione previsionale di impatto acustico, eseguita attraverso il software previsionale IMMI;

il modello è stato calibrato utilizzando una misura di 24 ore eseguita il 13/09/2022 presso un ricettore distante 5 metri da via Stradello Ponte Basso; la misura ha restituito un LAeq diurno di 59.6 dBA e un notturno di 53.2 dBA. Presso questo punto è stato inoltre eseguito un conteggio di traffico tra le 8 e le 9 e tra le 22.30 e le 23.30 del 14/09/2022, che ha rilevato rispettivamente 300 e 94 transiti di automobili;

il ricettore oggetto della misura di 24 ore e la posizione dei ricettori che sono stati indagati per verificare il rispetto dei limiti vigenti R1, R2 ed R4, che si trovano nella fascia di pertinenza acustica di 30 metri all'interno di quella di Classe IV prospiciente Via Morello Confine, devono rispettare i limiti di 65 dBA diurno e 55 dBA notturno, mentre per R3, a cui è associata una classe III, valgono i limiti di 60 dBA diurni e di 50 dBA notturni;

nel modello sono state inserite come sorgenti sonore le principali arterie stradali della zona: Via Morello Confine, Via Serrasina, Stradello Ponte Basso. Il traffico misurato su Stradello ponte Basso è stato distribuito tra via Morello Confine

e via Serrasina, ipotizzando una preferenza del 70% per via Morello Confine (210 auto all'ora sul periodo diurno e 68 su quello notturno);

tali flussi e la rispettiva velocità di percorrenza, considerate pari a 30 km/h, rappresentano i dati di input delle sorgenti stradali utilizzate nel modello previsionale per la rappresentazione dello stato di fatto; i flussi sopra descritti sono stati inseriti come dato orario medio nei due periodi di riferimento, al fine di stimare il livello acustico sui periodi normativi diurno 6-22 e notturno 22-6. Non è stato argomentato se tale scelta, ossia di considerare il dato di flusso misurato dalle 8 alle 9 uguale al valore medio orario 6-22 e quello misurato tra le 22.30 e le 23.30 uguale al valore medio orario 22-6, è rappresentativa della realtà o cautelativa;

per rappresentare lo stato di progetto, nel software previsionale è stato considerato il tracciato della viabilità modificata a cui sono stati assegnati gli stessi flussi dello stato di fatto con un valore di velocità, che si dichiara impostato cautelativamente pari a 50 Km/h;

le stime previsionali in termini di livello diurno (Ld) e notturno (Ln) stato di fatto (SdF) e di progetto (SdP) presso la facciata più esposta dei quattro ricettori nello stato di progetto, sono riassunte nella tabella seguente:

	Ld SdF (dBA)	Ld SdP (dBA)	Ln SdF (dBA)	Ln SdP (dBA)
R1 PTSud	53.2	53.1	49.5	48.4
R2 PS1Sud	58.0	57.1	53.8	51.9
R4 PS1Nord	55.0	56.0	53.6	54.7
R3 PTS/O	49.6	47.2	44.9	39.7

non sono approfondite le motivazioni del forte decadimento del livello notturno, non evidenziabile su diurno, presso il ricettore R3; per tale ricettore, a seguito dell'allontanamento della nuova viabilità, i livelli subiranno comunque un decremento;

non approfondita è anche la diminuzione dei livelli presso R2 tra stato di fatto e di progetto, che risulta meno marcata in R1 e in controtendenza agli incrementi in R4, tenendo presente che tutti questi tre ricettori sono ubicati a bordo strada di Via Morello Confine;

non essendo state presentate delle isolinee dei livelli acustici non è possibile comprendere queste potenziali incoerenze;

lo studio riporta un peggioramento tra stato di fatto e stato di progetto solo in corrispondenza di R4, in particolare nel periodo notturno, con una stima di 54.7 dBA (53.6 nello stato di fatto) a fronte di un limite di 55 dBA;

Inquinamento luminoso

considerati gli accorgimenti di progetto e considerato che in area attigua è già esistente una dotazione di illuminazione che dovrà essere sostituita con quella di progetto, si ritiene che l'impatto dell'inquinamento luminoso sia trascurabile;

Rifiuti

considerati gli accorgimenti di progetto si ritiene che l'impatto della matrice rifiuti sia poco significativo;

RITENUTO CHE:

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

il progetto denominato "costruzione di un nuovo ponte e relativa viabilità sul fiume Secchia in località Passo dell'Uccellino (Comune di Modena) e opere stradali di miglioramento puntuale su via Morello confine nel Comune di Soliera (MO)" localizzato nei comuni di Modena e Soliera (MO) può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate (contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. al fine di limitare il più possibile la dispersione di polveri legata all'attività di cantiere, per tutto il periodo delle lavorazioni, dovranno essere adottati dalla ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente, gli accorgimenti, ulteriori rispetto a quelli previsti, di seguito riportati:

- pulire le ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria;
- attuare idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);

2. al fine di limitare il più possibile l'impatto acustico legata all'attività di cantiere, per tutto il periodo delle lavorazioni, dovranno essere adottati dalla ditta

appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente, gli accorgimenti, ulteriori rispetto a quelli previsti, di seguito riportati:

- programmare le operazioni più rumorose evitando le ore di maggiore quiete o destinate al riposo e per le operazioni più rumorose prevedere, per una maggiore accettabilità del disturbo da parte dei cittadini, anche una comunicazione preventiva sulle modalità e sulle tempistiche di lavoro.

- individuare e delimitare rigorosamente i percorsi destinati ai mezzi, in ingresso e in uscita dal cantiere, in maniera da minimizzare l'esposizione al rumore dei ricettori.

3. in fase di progettazione esecutiva dovranno essere utilizzate le migliori tecniche disponibili ai fini della riduzione dell'impatto acustico (es. asfalti fonoassorbenti);
4. in fase di post-operam, entro sei mesi dalla fine lavori, è necessario procedere con l'effettuazione di misure di livello acustico ai sensi del D.M. 16/03/1998 (tempo di misura non inferiore ad una settimana) presso il recettore R4. Nel caso le misure evidenziassero dei valori superiori ai limiti previsti dal DPR 142/2004 dovranno essere previste idonee misure di mitigazione (es. barriere acustiche) da individuarsi in funzione dei valori misurati ed a protezione di tutti i recettori che potrebbero essere coinvolti dal superamento;
5. l'efficacia delle eventuali opere di mitigazione acustica (es. barriere acustiche) dovrà essere attestata mediante misure di collaudo. La relazione di collaudo dovrà essere trasmessa ad Arpae di Modena per l'approvazione da parte del Servizio Prevenzione Ambientale competente, entro 60 giorni dal collaudo stesso;
6. in fase di progetto esecutivo dovrà essere presentato un piano di emergenza per la gestione di potenziali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti il suolo o le acque. In caso di sversamenti rilevanti, si dovrà prevedere anche la comunicazione tempestiva alle Autorità competenti in materia;
7. in fase esecutiva dell'intervento dovranno essere adottate le soluzioni tecniche più idonee e più cautelative per la protezione della falda e, in particolare, nel caso in cui dovessero essere utilizzati additivi nei fanghi bentonitici e nelle attività di perforazione, si chiede di prediligere prodotti biodegradabili e privi di sostanze tossiche e bioaccumulabili e/o persistenti;
8. nell'eventualità di interferenza dell'opera con le acque

sotterranee, dovrà essere descritto nel progetto esecutivo il sistema di gestione delle acque intercettate, indicando i recapiti finali e avendo cura di prevedere un sistema di decantazione delle stesse qualora presentassero elevata torbidità, ubicando inoltre in cartografia i fossi 1 e 2, previsti nel sistema di raccolta delle acque meteoriche, e dell'invaso di laminazione;

9. dovrà essere trasmessa ad ARPAE di Modena 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;

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;

D E T E R M I N A

- 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 "costruzione di un nuovo ponte e relativa viabilità sul fiume Secchia in località Passo dell'Uccellino (Comune di Modena) e opere stradali di miglioramento puntuale su via Morello confine nel Comune di Soliera (MO)" localizzato nei comuni di Modena e Soliera (MO) proposto dal Comune di Modena, per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:

1. al fine di limitare il più possibile la dispersione di polveri legata all'attività di cantiere, per tutto il periodo delle lavorazioni, dovranno essere adottati dalla ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente, gli accorgimenti, ulteriori rispetto a quelli previsti, di seguito riportati:

- pulire le ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria;

- attuare idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);

2. al fine di limitare il più possibile l'impatto acustico legata all'attività di cantiere, per tutto il periodo delle lavorazioni, dovranno essere adottati dalla ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente, gli accorgimenti, ulteriori rispetto a quelli previsti, di seguito riportati:

- programmare le operazioni più rumorose evitando le ore di maggiore quiete o destinate al riposo e per le operazioni più rumorose prevedere, per una maggiore accettabilità del disturbo da parte dei cittadini, anche una comunicazione preventiva sulle modalità e sulle tempistiche di lavoro.

- individuare e delimitare rigorosamente i percorsi destinati ai mezzi, in ingresso e in uscita dal cantiere, in maniera da minimizzare l'esposizione al rumore dei ricettori.

3. in fase di progettazione esecutiva dovranno essere utilizzate le migliori tecniche disponibili ai fini della riduzione dell'impatto acustico (es. asfalti fonoassorbenti);

4. in fase di post-operam, entro sei mesi dalla fine lavori, è necessario procedere con l'effettuazione di misure di

livello acustico ai sensi del D.M. 16/03/1998 (tempo di misura non inferiore ad una settimana) presso il recettore R4. Nel caso le misure evidenziassero dei valori superiori ai limiti previsti dal DPR 142/2004 dovranno essere previste idonee misure di mitigazione (es. barriere acustiche) da individuarsi in funzione dei valori misurati ed a protezione di tutti i recettori che potrebbero essere coinvolti dal superamento;

5. l'efficacia delle eventuali opere di mitigazione acustica (es. barriere acustiche) dovrà essere attestata mediante misure di collaudo. La relazione di collaudo dovrà essere trasmessa ad Arpae di Modena per l'approvazione da parte del Servizio Prevenzione Ambientale competente, entro 60 giorni dal collaudo stesso;
6. in fase di progetto esecutivo dovrà essere presentato un piano di emergenza per la gestione di potenziali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti il suolo o le acque. In caso di sversamenti rilevanti, si dovrà prevedere anche la comunicazione tempestiva alle Autorità competenti in materia;
7. in fase esecutiva dell'intervento dovranno essere adottate le soluzioni tecniche più idonee e più cautelative per la protezione della falda e, in particolare, nel caso in cui dovessero essere utilizzati additivi nei fanghi bentonitici e nelle attività di perforazione, si chiede di prediligere prodotti biodegradabili e privi di sostanze tossiche e bioaccumulabili e/o persistenti;
8. nell'eventualità di interferenza dell'opera con le acque sotterranee, dovrà essere descritto nel progetto esecutivo il sistema di gestione delle acque intercettate, indicando i recapiti finali e avendo cura di prevedere un sistema di decantazione delle stesse qualora presentassero elevata torbidità, ubicando inoltre in cartografia i fossi 1 e 2, previsti nel sistema di raccolta delle acque meteoriche, e dell'invaso di laminazione;
9. dovrà essere trasmessa ad ARPAE di Modena 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), punti 1 al 10, 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) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto, considerata la tipologia dell'opera pubblica, in 10 anni a partire dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'esito del procedimento unico di approvazione del progetto; 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 Comune di Modena e all'ARPAE di Modena;
- 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