

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 11544 del 17/06/2025 BOLOGNA

Proposta:	DPG/2025/11936 del 17/06/2025
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 "INFRASTRUTTURA STRADALE DI SUD-OVEST - REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO TRA LA SP 28 E LA SP 12", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MONTECCHIO NELL'EMILIA (RE), PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI
Firmatario:	DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale
Responsabile del procedimento:	Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Provincia di Reggio Emilia , con sede legale in Reggio Emilia , 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 *"Infrastruttura stradale di Sud-Ovest - Realizzazione del collegamento tra la SP 28 e la SP 12"*, localizzato nel comune di Montecchio nell'Emilia (RE), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2024.852373 del 6 agosto 2024) e all'ARPAE di Reggio Emilia;

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 Reggio Emilia che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG. 2025.0570565 del 9 giugno 2025 precisando che, vista la documentazione inviata e le valutazioni effettuate, non ritiene necessario sottoporre il progetto a procedura di VIA; la Posizione di Elevata Qualificazione di riferimento dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna ha provveduto 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 una nuova infrastruttura stradale posta a Sud-Ovest del comune di Montecchio Emilia per il collegamento tra la SP 28 e la SP 12; la strada con una sezione trasversale di tipo C1 si

sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 1550 m e completerà l'anello delle tangenziali intorno al Comune di Montecchio;

verificata la completezza e l'adeguatezza della documentazione presentata e sentita Arpae SAC Reggio Emilia, l'Autorità Competente non ha ritenuto necessario formulare richieste di integrazioni rispetto al progetto presentato;

con nota di ARPAE SAC Reggio Emilia (acquisita al prot. reg. con PG.2024.0862102 del 9 agosto 2024), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, nella banca dati regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>;

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note 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*";

ARPAE SAC Reggio Emilia, sentiti gli Enti e i Servizi potenzialmente interessati, esaminata la documentazione acquisita, ha ritenuto necessario indire una riunione istruttoria;

durante la fase istruttoria sono stati richiesti, ai sensi dell'art. 19, comma 6 del d.lgs. 152/06, chiarimenti e integrazioni al proponente con nota prot. pg.2024.1139409 del 9 ottobre 2024;

il proponente successivamente ha chiesto, con nota acquisita agli atti con PG.2024.1150315 del 11 ottobre 2024, la sospensione dei termini di 45 giorni ai sensi dell'art. 19, comma 6 del d.lgs 152/06 per la presentazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti;

l'autorità competente con nota prot. PG.2024.1153781 del 11 ottobre 2024 ha concesso la sospensione dei termini richiesti;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste entro i termini con nota acquisita agli atti con PG.2024.1314962 del 29 novembre 2024;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 13 agosto 2024, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di avviso della pubblicazione degli elaborati (13 agosto al 12 settembre 2024) sono pervenute le seguenti osservazioni del pubblico, consultabili sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>:

1. Osservazione 1, acquisita agli atti regionali con pg.2024.978729 del 11 settembre 2024;
2. Osservazione 2, acquisita agli atti regionali con pg.2024.981206 del 11 settembre 2024;
3. Osservazione 3, acquisita agli atti regionali con pg.2024.984663 del 12 settembre 2024;

in fase successiva sono pervenuti i seguenti contributi:

1. provincia di Reggio Emilia, Servizio Pianificazione Territoriale, acquisito agli atti della regione con PG.2025.363701 del 10 aprile 2025;
2. Comune di Montecchio Emilia, con nota acquisita da ARPAE al prot. n. 86820 del 12 maggio 2025;
3. AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, acquisiti da ARPAE al prot. PG.2024.Arpae.176096 01/10/2025 n. 49022 del 14 marzo 2025;
4. 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. 62599 del 2/4/2025;
5. Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile ARPAE, Area Prevenzione Ambientale Ovest - Servizio Territoriale di Reggio Emilia ha rilasciato acquisito da ARPAE al prot. n. 39054 del 28 febbraio 2025;
6. Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale acquisiti da ARPAE ai prot. n. 68093 del 10 aprile 2025 e 90849 del 16 maggio 2025;
7. Agenzia Interregionale per il fiume PO, acquisito da ARPAE al prot. n. 73807 del 17/4/2025;

l'autorità competente ha comunicato, con nota prot. PG.2024.1358331 del 12 dicembre 2024, la proroga del termine di adozione del provvedimento di ulteriori venti giorni, ai sensi dell'art.19 comma 6 del d.lgs. 152/06, al fine di poter valutare adeguatamente la documentazione fornita e concludere l'istruttoria;

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:

il progetto presentato dalla Provincia di Reggio Emilia riguarda la realizzazione di un'infrastruttura stradale di collegamento tra la SP28 e la SP12, posta a Sud-Ovest del comune di Montecchio Emilia, che ha uno sviluppo lungo l'asse nord-sud con un andamento che risulta parallelo al corso del Fiume Enza da cui dista circa 500 m; l'area di intervento si innesta in un ambito a vocazione agricola in cui è altresì presente l'ex cava di ghiaia, ora dismessa, nelle zone prospicienti al fiume (a ovest rispetto all'area di sviluppo della nuova infrastruttura), mentre il quartiere residenziale di Montecchio Emilia afferente a Via Gondar sorge a est della stessa. Nella zona più a sud l'ambito di intervento lambisce un'Area di riequilibrio ecologico che in passato fu destinata alla captazione di acqua potabile;

la nuova strada è stata progettata con l'obiettivo di risolvere le criticità dovute all'inserimento del traffico da e per la Provincia di Parma nel tessuto urbano esistente e storicamente consolidato realizzando una variante esterna alla viabilità principale. La nuova bretella stradale prevede infatti il collegamento dell'estremità Ovest dell'abitato di Montecchio Emilia (SP 28), a ridosso dell'argine del torrente Enza, con la viabilità proveniente da Sud (SP 12) che è già collegata al tessuto viario esterno con la bretella sud, completando la nuova viabilità a Sud-Ovest della Città di Montecchio Emilia in modo da ridurre i carichi di traffico che gravano sul centro storico;

la strada in progetto, di categoria "C1" - Extraurbana secondaria (D.M. 5/11/2001), presenta una lunghezza di 1.550 metri circa (escluse intersezioni con la viabilità provinciale esistente) e, così come definito dal D.M. 5/11/2001 riguardante le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, avrà le seguenti caratteristiche:

- limite velocità 90 km/ora
- numero corsie per ogni senso di marcia: UNA
- larghezza carreggiata = m. 3.75
- larghezza minima della banchina in Dx m. 1.50

il tracciato inizierà dalla rotatoria (da realizzare) posta a nord sulla strada SP 28 e si concluderà in corrispondenza della nuova rotatoria (da realizzare) di collegamento con la strada per S. Polo (SP 12) posta a sud, e sarà articolato in due tratti della lunghezza rispettivamente di circa 500 m e di 1000 m visto che si prevede anche la realizzazione di una rotatoria intermedia in corrispondenza di via Gondar;

il contesto del sito risulta caratterizzato da pendenze del terreno non trascurabili e l'asse stradale, per adeguarsi ai raccordi di monte e di valle, avrà una pendenza in direzione sud nel tratto tra la rotatoria nord e la rotatoria di via Gondar ed una pendenza in direzione nord tra la rotatoria sud e quella centrale; il tratto di strada a nord sarà realizzato in rilevato e rinforzato lateralmente tramite la posa di "terre armate" con un'altezza massima pari a 4 metri rispetto al piano di campagna in corrispondenza del punto di innesto con la viabilità esistente, mentre il resto del tracciato, senza particolari dislivelli da raccordare, si sviluppa con un rilevato di altezze variabili tra i 50 cm e 1,30 metri sopra il piano campagna a seconda della conformazione specifica del terreno;

per la sovrastruttura stradale in considerazione del volume, della qualità e quantità del traffico presunto, sono stati previsti dei pacchetti tipo per il traffico pesante normalmente utilizzati dall'ANAS prevedendo le seguenti lavorazioni e la seguente successione di strati:

1. scavo di circa 50 cm complessivi, prevedendo uno scotico di cm 20 sotto il piano campagna per ricavare il piano di posa degli inerti e un ulteriore strato di circa 30 cm per il trattamento a calce in sito;
2. realizzazione del rilevato con terreno stabilizzato a calce;
3. stabilizzato;
4. cementato;
5. base in conglomerato bituminoso;
6. strato di collegamento in conglomerato bituminoso;
7. strato di usura in conglomerato bituminoso;

l'asfalto che si utilizzerà per la realizzazione della strada sarà di tipo fonoassorbente;

la progettazione e verifica strutturale dell'intervento sarà condotta ai sensi del DM Infrastrutture e Trasporti del 17 Gennaio 2018 "Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni" e della relativa "Circolare Esplicativa 21 Gennaio 2019 n° 7/C.S.LL.PP.";

dall'analisi effettuata sulle proprietà coinvolte dall'opera, la possibilità che alcuni fondi agricoli risultino interclusi interesserebbe solamente poche particelle catastali, ma sarà funzionalmente risolta con la ridefinizione della viabilità interpodereale;

dalla "Relazione idraulica specialistica" emerge che:

- il tracciato di progetto interferisce con il reticolo idrografico storico in almeno due punti principali:
 - o la rotatoria di collegamento tra la bretella in progetto e la SP 12 che verrà realizzata nelle strettissime vicinanze del nodo idraulico di confluenza della Canalina di Razzeto nel Canale Demaniale d'Enza;
 - o in corrispondenza dell'attraversamento del Canale della Vernazza;

a tale riguardo è stato evidenziato che le interferenze con il reticolo idrografico di bonifica verranno risolte secondo le disposizioni specifiche del Consorzio di Bonifica

dell'Emilia Centrale; in particolare, tra il resto, rispetto all'intersezione con la SP12 si prevede di garantire la distanza di 10 m della rotatoria Sud (mediante riduzione del diametro e riposizionamento della stessa) dal tombinamento esistente sul Canale demaniale d'Enza secondo quanto richiesto nelle integrazioni dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale;

il tracciato risulta inoltre minimamente interferente con il reticolo irriguo secondario (possibilità di interferenze con tubazioni irrigue interrate) e di scolo dei campi frontisti andando ad interessare soltanto i tratti terminali di due piccoli fossi;

- per quanto riguarda le acque di piattaforma si prevede la raccolta delle stesse grazie alle pendenze sui tratti in curva e in rettilineo che agevoleranno il deflusso delle acque meteoriche verso il ciglio della strada. Una volta raggiunte le estremità della banchina, l'acqua sarà convogliata attraverso un sistema integrato negli elementi marginali alla carreggiata all'impianto di trattamento posto a nord del tombinamento del canale Vernazza. Per il trattamento delle acque di piattaforma, in considerazione della lunghezza del nuovo asse stradale, sono stati previsti due distinti impianti di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia costituiti da vasche rettangolari con fondo piano in calcestruzzo armato ad alta resistenza, prevedendo due bacini distinti: uno di dissabbiatura e uno di separazione degli oli con filtro a coalescenza. Gli impianti, progettati in conformità alle indicazioni della DGR 286/05 e DGR 1860/06, consentiranno di trattare opportunamente le acque di prima pioggia (i primi 5 mm delle acque meteoriche di dilavamento) che verranno scaricate insieme alle acque di seconda pioggia nel Torrente Enza;
- relativamente al "Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni nel Distretto del Po" (PGRA) è stato evidenziato che l'area interessata dal progetto in esame ricade quasi interamente nello scenario di pericolosità bassa (P1) (Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi) per il Reticolo Principale di Pianura e fondovalle, e ricade interamente nello scenario di pericolosità media (P2), (Alluvioni poco frequenti, tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità) per il Reticolo Secondario di Pianura; in considerazione

di tali indicazioni e della DGR 1300/2016 per il progetto in esame è stato evidenziato che:

- o rispetto alla "riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte, anche ai fini della tutela della vita umana" a tutela del sedime stradale sono ritenuti sufficienti, in virtù proprio del basso grado di pericolosità della zona, i 40 cm di rilevato stradale garantiti come quota minima rispetto al piano campagna attuale;
- o poiché il progetto comporterà un aumento dell'impermeabilizzazione legata alla realizzazione della strada con conseguente aggravio al sistema di smaltimento delle acque piovane già presente nel territorio, sono stati previsti interventi compensativi volti a mantenere costante il coefficiente di deflusso di piena nel rispetto del principio della "invarianza idraulica";

in particolare è stato individuato dal Proponente il Torrente Enza quale recapito alternativo al Canale della Vernazza delle acque meteoriche di piattafoma; verrà pertanto realizzato un fosso sovradimensionato - di lunghezza pari a 345 m circa e di sezione media pari a 3,5 m², dimensionato assumendo un tempo di ritorno di 50 anni e al cui termine è prevista l'installazione di una valvola di regolazione della portata di picco in uscita - posto a valle dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche, che fungerà da invaso di laminazione prima del recapito nel torrente Enza. Per scarico finale in corpo idrico superficiale verrà predisposta una chiavichetta, presidiata da una piccola scogliera di massi ciclopici, che tenderà a far defluire le acque provenienti dall'invaso di laminazione con direzione pari a 45° rispetto alla sponda in destra idraulica del Torrente Enza.

Al fine di mantenere il corretto esercizio di alcuni importanti manufatti (come quello di regolazione e la valvola antiriflusso) nell'ambito del piano di manutenzione dell'opera sarà prevista l'adozione di un protocollo di manutenzione che comprende periodiche ispezioni ed attente valutazioni del grado di funzionalità di quegli elementi utili al corretto funzionamento delle reti di drenaggio, dell'impianto di trattamento delle prime piogge e del sistema di invaso e laminazione delle acque meteoriche;

relativamente alle alternative di tracciato si evidenzia anzitutto che nel Piano Strutturale Comunale del Comune di Montecchio (approvato con Del. di C.C. n.24 del 07/04/2014 e successiva variante) come rappresentato anche nell'elaborato "Assetto del territorio: Ambiti e sistemi strutturali Tav. 1 Sud" emerge la previsione del nuovo tratto di viabilità in progetto per il completamento dell'anello di tangenziale a sud-ovest del centro abitato, con la realizzazione della bretella di collegamento fra la SP28 e la SP12: secondo quanto evidenziato, tale previsione, che rappresenta l'obiettivo più importante del PSC sul tema della mobilità, è stata oggetto di valutazione di soluzioni alternative e di un apposito Progetto preliminare, e il PSC pertanto ha recepito il tracciato già sviluppato a livello preliminare individuando attorno ad esso un corridoio di fattibilità di larghezza pari a 100 m;

rispetto alle alternative si evidenzia che è stata valutata la possibilità di realizzare l'infrastruttura stradale, per la gestione dei flussi provenienti dal parmense, a ridosso dell'ambito fluviale in direzione nord; tuttavia tale opzione ha presentato criticità relative al rispetto dell'ambito fluviale e paesaggistico, ed all'interferenza con i tessuti insediati e le dotazioni pubbliche che interessano tutta la porzione di territorio a nord della SP 28 delimitata dal fiume Enza e dall'abitato di Montecchio Emilia;

una volta stabilita la convenienza della localizzazione a sud del tessuto urbano consolidato, si è valutato il posizionamento del tracciato tenendo in considerazione il grado di interferenza dello stesso con il contesto paesaggistico e antropico esistente: dei tre tracciati considerati due sono stati esclusi in quanto uno eccessivamente prossimo al corso del fiume Enza, vincolato ai sensi del D. Lgs 42/2004 mentre l'altro immediatamente prossimo al centro abitato e quindi ad alcuni ambiti residenziali consolidati situati appena al di fuori del nucleo principale. L'andamento specifico del tracciato prescelto è stato poi una conseguenza del tentativo di limitare al massimo le interferenze con il contesto di insediamento;

rispetto all'infrastruttura stradale in progetto non è stata prevista la realizzazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali, evidenziando che poiché la nuova tangenziale in progetto costituisce variante alla SP28 esistente la realizzazione della nuova infrastruttura comporterà il declassamento a

strada comunale della SP28 nel tratto non più percorso dai mezzi in attraversamento, e ciò determinerà positive ripercussioni sulle dinamiche di fruizione delle strade esistenti a totale beneficio delle utenze deboli, anche con un eventuale ridisegno della carreggiata a favore di una mobilità sostenibile; la mobilità ciclo-pedonale riuscirà pertanto a beneficiare del nuovo percorso in funzione delle limitazioni al traffico pesante e della deviazione del traffico leggero di attraversamento che restituirà a ciclisti e pedoni la possibilità di sfruttare al meglio le infrastrutture ciclo-pedonali esistenti meno esposte ad emissioni inquinanti e al rumore, oltre che più sicure. La nuova infrastruttura permetterà inoltre la ricucitura della viabilità locale consentendo, nell'ambito complessivo della mobilità comunale, di individuare nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale;

per la fase di cantiere dell'opera che verrà realizzata secondo quanto sopra riportato, prevedendo anche opere complementari quali le opere a verde, la segnaletica e l'impianto di pubblica illuminazione, dagli elaborati emergono alcune indicazioni generali da affinare nelle successive fasi progettuali; tra il resto si evidenzia che: le aree di cantiere previste saranno di due tipologie:

- o cantiere base, con funzione logistica e funzione operativa nel quale saranno collocati gli uffici, gli spogliatoi per gli operai, i servizi igienici, i depositi, le aree di stoccaggio dei materiali e le aree di ricovero mezzi;
- o presidi di supporto al cantiere posizionati in corrispondenza delle aree più lontane e strategiche ai fini di una corretta cantierizzazione di tutto l'intervento e di una minimizzazione delle tempistiche di spostamento e reperibilità dei materiali e dei mezzi necessari;
- la durata del cantiere sarà di circa 365 giorni, con un impiego di 17 mezzi al giorno;
- le lavorazioni si concentreranno in una prima fase principalmente sulla costruzione delle tre nuove rotatorie, partendo da quella di Sud, dove sarà pertanto anche localizzato il cantiere base; il cantiere base sarà in questo modo facilmente collegato alla viabilità esistente tramite la rotatoria di progetto senza la necessità di impegnare la viabilità pubblica in quanto sarà collegato all'area di supporto e di stoccaggio del terreno di scotico tramite il "corridoio" della futura nuova viabilità;

- il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti e neppure opere realizzate in profondità e pertanto si escludono interferenze con la risorsa idrica;
- il terreno scavato verrà riutilizzato all'interno del cantiere per la realizzazione della strada in particolare per la realizzazione del rilevato previsto nel tratto a nord per il congiungimento altimetrico della variante in progetto con la SP28 nel nodo di intersezione a rotatoria;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

è stata elaborata la "Relazione di studio trasportistico" sul tracciato in progetto, basata sull'utilizzo di un modello di simulazione del traffico veicolare distinto tra circolazione di mezzi leggeri e mezzi pesanti, a supporto delle valutazioni di efficacia dell'infrastruttura in esame e per la valutazione del relativo impatto ambientale atteso;

nello Studio è stato considerato l'intero territorio comunale al fine di valutare gli effetti complessivi sul traffico in attraversamento al centro capoluogo in relazione agli interventi infrastrutturali e di regolamentazione del traffico di prossima realizzazione, prendendo a riferimento diversi scenari descritti di seguito;

il modello di macrosimulazione del traffico veicolare, implementato utilizzando il software Cube Bentley 6.5, ha consentito di definire lo scenario del traffico attuale nell'ora di punta del mattino del giorno ordinario lavorativo scolastico su tutta rete e di valutare gli effetti conseguenti alla programmazione dei nuovi assi stradali, attraverso le seguenti fasi:

1. analisi della documentazione e delle informazioni disponibili;
2. inquadramento analitico della mobilità mediante ricostruzione dell'offerta di mobilità (grafo stradale) e ricostruzione della domanda di mobilità attuale (matrici della domanda di spostamento veicolare di autovetture e mezzi pesanti);
3. integrazione attraverso una fase di rilievo "sul campo" delle informazioni carenti nell'area di studio, con una campagna di rilevazione su strada dei flussi veicolari

(indagine con sensori radar su sezione e indagine con videocamera ai nodi);

4. implementazione del modello di simulazione del traffico;

5. valutazione degli scenari infrastrutturali futuri;

sono stati considerati i seguenti scenari anche in relazione agli interventi previsti per la regolamentazione del traffico finalizzati alla massimizzazione dell'impiego della nuova infrastruttura e all'allontanamento del traffico dalle zone residenziali del centro abitato:

a. Scenario 1: realizzazione della Tangenziale Sud-Ovest senza interventi di regolamentazione del traffico;

b. Scenario 2: realizzazione della Tangenziale Sud-Ovest con interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28;

c. Scenario 3: realizzazione della Tangenziale Sud-Ovest con interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 e istituzione nelle strade residenziali delle zone 30;

d. Scenario 4: realizzazione oltre alla Tangenziale Sud-Ovest anche della Tangenziale Nord prevedendo interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 e istituzione nelle strade residenziali delle zone 30;

in particolare, rispetto a tali scenari si evidenzia che:

- le limitazioni del transito dei mezzi pesanti considerate riguardano due nuovi divieti di transito:

o nel tratto della SP 28 Via Eugenio Curiel, dalla rotatoria di attestamento del Nuovo asse tangenziale a Via Sante Conti;

o in Via Guglielmo Marconi in direzione Sud da Via del Cacciatore alla SP28 (attualmente il divieto ai Mezzi pesanti è solo in direzione Nord);

o inoltre, per evitare l'insorgere di flussi di traffico parassiti di mezzi pesanti è stata considerata una ulteriore limitazione su Via Gondar, dove è previsto uno svincolo intermedio della tangenziale Sud Ovest;

- per disincentivare il traffico di attraversamento delle autovetture nel capoluogo si è valutata l'introduzione di politiche di moderazione del traffico estese all'intero ambito urbano (con l'introduzione di Zone residenziali con limite di velocità di 30 km/h), in modo da esternalizzare il più possibile il traffico di attraversamento del capoluogo anche dei veicoli leggeri; la progettazione delle zone 30 dovrà essere approfondita al livello di dettaglio del singolo isolato, per ottimizzare l'accessibilità alle funzioni da tutelare (ospedali, scuole, ...) anche con l'introduzione di sensi unici, interventi fisici di moderazione del traffico, etc. per eliminare indesiderati effetti di redistribuzione del traffico alla scala locale;
- nello Scenario 4 è stato considerato un ulteriore intervento infrastrutturale che rientra nello scenario programmatico di breve periodo del Comune di Montecchio Emilia consistente nella realizzazione della "Tangenziale Nord" di collegamento tra la SP12 Strada S.Ilario e la SP67; si precisa che tale intervento, anche se non riguarda direttamente il progetto in esame oggetto della presenta valutazione ambientale, è stato considerato al fine di valutare anche l'eventuale effetto complessivo e sinergico dei due interventi infrastrutturali;
- non sono stati sviluppati scenari futuri a orizzonti temporali più ampi (decennali) poiché confronti diacronici di rilievi di traffico effettuati in prossimità dell'area di studio mostrano una significativa diminuzione dei livelli del traffico attuale rispetto alla situazione ante Covid (2019), nell'ordine del 20%; fenomeno che può ragionevolmente considerarsi consolidato in futuro dalla sempre maggiore diffusione dello "smart - working". Il prossimo miglioramento tecnologico nella produzione dei veicoli e il rinnovo del parco macchine circolante (pur nell'attuale incertezza nella normativa futura relativa alla produzione dei veicoli) rende presumibilmente le condizioni attuali come quelle più gravose per quantità

e qualità dei veicoli circolanti e di conseguenza degli impatti ambientali del traffico veicolare;

in conclusione per i diversi scenari considerati, dalla valutazione degli indicatori di sintesi che permettono di valutare gli effetti a livello trasportistico sull'intera area, emerge che:

- i mezzi che impegneranno la Tangenziale Sud-Ovest, per lo scenario che non prevede interventi di regolamentazione del traffico (Scenario 1), sono stimati complessivamente in 382 veicoli equivalenti nell'ora di punta (generati da 329 autovetture e 22 mezzi pesanti, pari a circa il 6% del totale) corrispondenti ad un Traffico Giornaliero Medio (TGM) di 3.420 veicoli totali; poichè l'area in esame non risulta molto congestionata dal traffico veicolare, se paragonata a centri urbani di più consistenti dimensioni, si evidenzia nello studio che i benefici delle nuove opere possono essere riferiti maggiormente ad un allontanamento del traffico dalle zone più antropizzate, piuttosto che ad un miglioramento del costo di trasporto ed alla fluidificazione del traffico;
- per lo scenario 2 che prevede esclusivamente l'introduzione di limitazioni del transito dei mezzi pesanti, i flussi di traffico stimati sulla nuova infrastruttura raggiungono i 492 veicoli equivalenti/ora, con un incremento rispetto allo scenario precedente totalmente dovuto ai mezzi pesanti che raggiungono le 70 unità nell'ora di punta, poiché viene integralmente deviato il traffico pesante proveniente e diretto a Parma. Il TGM cresce a 3.777 veicoli /giorno;
- nello scenario 3 che prevede oltre agli interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 l'istituzione nelle strade residenziali delle zone 30, i livelli di utilizzo della tangenziale Sud-Ovest raggiungono i massimi livelli, con 702 veicoli equivalenti/ora, generati da un 528 autovetture (+67% rispetto allo scenario precedente) e da 70 mezzi pesanti (invariati rispetto allo scenario precedente),

corrispondenti ad un TGM di 5.836 veicoli totali: lo studio evidenzia pertanto che con lo Scenario 3 risulta raggiunto l'obiettivo di esternalizzare il più possibile il traffico di attraversamento del capoluogo anche da parte dei veicoli leggeri essendo fortemente sgravati dal traffico gli itinerari urbani Nord-Sud ed Est-Ovest, pur registrandosi alcuni flussi parassiti su alcuni percorsi interni dovuti ad una sostanziale indifferenziazione dei percorsi, che andrà opportunamente corretta in fase di progettazione di dettaglio delle politiche di moderazione da applicare concretamente;

- lo scenario 4 che prevede oltre alla realizzazione della Tangenziale Sud-Ovest (oggetto della presente valutazione) anche quella della Tangenziale Nord e gli interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 e l'istituzione nelle strade residenziali delle zone 30, pur evidenziando performance di rete leggermente superiori rispetto a quelle dello scenario precedente non comporta variazioni dei flussi attesi sulla Tangenziale Sud-Ovest in quanto rimangono pressoché invariati;

in considerazione delle conclusioni dello studio di traffico sopra riportate, al fine di valutare l'impatto atteso nello stato post-operam relativamente alle componenti emissioni in atmosfera e rumore, cautelativamente, sono stati presi a riferimento i flussi di traffico attesi per lo Scenario 3 in quanto rappresentativo della stima del numero massimo di veicoli attesi sull'infrastruttura stradale in progetto;

nella "Relazione di studio trasportistico" sono state inoltre riportate valutazioni relativamente all'incidentalità stradale sulla base dei dati raccolti nel sistema MISTER "Monitoraggio Incidenti Stradali Emilia-Romagna", di cui sono stati elaborati i dati sui sinistri verificatisi nel comune di Montecchio Emilia nel periodo 2010 - 2022;

in particolare, dall'analisi dei dati emerge che la maggior concentrazione di incidenti nel Comune è stata registrata in ambito urbano;

l'allontanamento del traffico dall'ambito urbano verso gli assi esterni comporterà per tutti gli Scenari analizzati una riduzione del numero di sinistri e della gravità degli stessi, sia per il minore conflitto tra traffico veicolare e utenze deboli, sia per il maggiore livello di sicurezza con cui sono progettate le nuove infrastrutture (anche la realizzazione delle tre nuove intersezioni rotatorie ridurrà i possibili conflitti tra i veicoli e contribuirà ad abbassare il costo sociale dei sinistri); inoltre l'istituzione della Zona 30 estesa all'intero centro abitato, da introdurre come politica "collaterale" alla realizzazione della nuova opera, contribuirà in maniera sostanziale a ridurre la gravità dei sinistri, con diminuzione del numero di morti e feriti in ambito urbano e fornirà un ulteriore beneficio sul costo sociale;

aria

l'Impresa esecutrice dei lavori, una volta definito nel dettaglio il piano di cantierizzazione, procederà con una valutazione specifica dell'inquinamento atmosferico volta a verificare le effettive situazioni di criticità e valutare nello specifico gli accorgimenti mitigativi da adottare e la modalità di applicazione degli stessi in funzione della reale contemporaneità delle lavorazioni e della loro durata, tenuto conto delle condizioni meteorologiche presenti durante lo sviluppo del cantiere;

sono state stimate le emissioni relative alle attività di cantiere quali sollevamento polveri per carico materiale e sollevamento polveri dovuto al transito di mezzi su piste di cantiere evidenziando che verranno attuati i seguenti interventi di mitigazione per il contenimento delle stesse:

- in considerazione del fatto che si prevede l'utilizzo di calce per la stabilizzazione del piano di posa dei rilevati stradali che rappresenta una delle principali fonti di emissione di polveri si prevede di utilizzare calce a polverosità confinata per la stabilizzazione delle terre;
- costante e periodica bagnatura dei cumuli, delle piste e piazzali di cantiere;

- pulizia delle ruote dei veicoli in ingresso e in uscita dal cantiere con apposito impianto di lavaggio delle ruote;
- copertura con teloni dei materiali trasportati;
- limitazione della velocità dei mezzi sulle aree di cantiere (20 km/h);
- innalzamento di barriere protettive, di altezza idonea, attorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere con impiego di reti antipolvere;
- utilizzo di mezzi ed attrezzature di cantiere a più basse emissioni inquinanti e sottoposti a regolari operazioni di manutenzione;

sulla base dell'analisi trasportistica del tracciato in esame è stata redatta una specifica "Relazione sulla diffusione degli inquinanti" contenente una valutazione modellistica di diffusione degli inquinanti NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}, considerando oltre allo Scenario 0, relativo allo stato ante operam, lo Scenario di progetto 3 (realizzazione della Tangenziale Sud-Ovest con interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 e istituzione nelle strade residenziali delle zone 30), riportando i risultati delle simulazioni svolte su mappe con curve di isolivello delle concentrazioni degli inquinanti indagati;

nella valutazione per tener conto delle aree di territorio per le quali si prevedono modificazioni (in riduzione e in aumento) del traffico con ricadute sulla diffusione di inquinanti in atmosfera, è stato definito un dominio di studio che ricomprendesse i principali assi viabilistici passanti dal centro, la nuova tangenziale sud-ovest e il tratto esistente a sud-est;

l'espressione dei risultati ha tenuto conto della valutazione delle concentrazioni di fondo su base annua realizzata tramite l'elaborazione dei dati misurati dalle stazioni della rete osservativa di Arpae e delle simulazioni ottenute dalla catena modellistica NINFA operativa in Arpae. Per il Comune di Montecchio Emilia la concentrazione media annua di fondo per l'NO₂ si attesta nell'intervallo 10 ÷ 25 g/m³. La concentrazione media annua di fondo per il PM₁₀ si attesta

nell'intervallo $20 \div 30$ g/m³ , con un numero di giorni di superamento del limite di 50 g/m³ compreso nell'intervallo $10 \div 20$. La concentrazione media annua di fondo per il PM_{2,5} si attesta nell'intervallo $10 \div 20$ g/m³;

rispetto alla valutazione modellistica di diffusione degli inquinanti NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}, in considerazione dei valori limite della qualità dell'aria di cui al D.Lgs 155/2010, dei valori di fondo del comune di Montecchio e del contributo atteso in relazione alla realizzazione del progetto in esame, negli elaborati si conclude, in sintesi, che:

per gli inquinanti studiati non si ravvisano condizioni di criticità per entrambi gli scenari studiati (Scenario 0, relativo allo stato ante operam, e Scenario di progetto 3); la deviazione dei flussi sulla nuova tangenziale sud-ovest e i provvedimenti previsti per lo Scenario 3 consentono di sgravare le concentrazioni di questi inquinanti dal centro urbano, con un maggior interessamento del tratto esistente della tangenziale sud, cui corrispondono comunque incrementi di concentrazione assai ridotti, ovvero senza comportare peggioramenti significativi nella concentrazione degli inquinanti sulle tratte in cui il traffico verrà incrementato;

acque superficiali e sotterranee

fermo restando che le modalità operative verranno approfondite puntualmente nelle successive fasi autorizzative, dalle integrazioni trasmesse emerge che:

- in cantiere potranno essere presenti indicativamente 10 operai e poiché l'area non è servita da pubblica fognatura si installeranno bagni chimici in una zona vicina alla baracca di cantiere/ufficio di cantiere in modo da evitare l'allacciamento alla pubblica fognatura e l'adozione degli impianti di trattamento relativi;
- non si prevedono al momento fasi di cantiere che possano generare acque meteoriche di dilavamento di natura sporcante e che necessitino di trattamenti specifici. Le eventuali aree di rifornimento carburanti saranno allestite su superfici impermeabili (piazzale temporaneo) dotate di sistema di raccolta di eventuali

perdite di liquidi potenzialmente inquinanti. Lo smaltimento di acque potenzialmente inquinanti verrà effettuato da aziende specializzate ed iscritte negli specifici albi professionali;

- non si prevede la produzione di acque reflue industriali, ed in ogni caso lo smaltimento di acque potenzialmente inquinanti verrà effettuato da aziende specializzate;
- si prevede di contenere al minimo gli scavi d'impostazione dei rilevati stradali, ridotti a circa 50 cm, al fine di escludere completamente la possibilità di interferire con il tetto delle ghiaie e di evitare eventuali impatti sulla prima falda superficiale; dalle indagini geologiche effettuate è emerso infatti come il tetto delle ghiaie è generalmente compreso lungo il tracciato ad una profondità tra 0,6 e 2 metri dal piano campagna, con un livello della falda misurato nel corso delle prove posto a 3 metri ed un escursione stagionale che può arrivare anche a 2 metri;

dalla "Relazione idraulica specialistica" integrativa relativamente alla progettazione idraulica del nuovo tracciato stradale, emerge che non sono attesi impatti significativi sulle componenti acque superficiali e acque sotterranee in quanto, in sintesi:

- il progetto prevede il trattamento delle acque di piattaforma di prima pioggia, mediante un impianto progettato in conformità alle indicazioni della DGR 286 del 14/2/2005, che insieme alle acque di seconda pioggia verranno scaricate nel Torrente Enza;
- le tubazioni per il collettamento delle acque di piattaforma saranno a tenuta in modo tale che eventuali inquinanti, presenti principalmente nelle prime piogge, non si disperdano nei primi strati del sottosuolo. La rete di drenaggio delle acque di piattaforma sarà ispezionabile in ogni suo punto, e in caso di sversamento accidentale di liquidi potenzialmente inquinanti si prevede la disconnessione idraulica del tronco interessato mediante l'utilizzo di paratoie mobili; ciascuno dei due impianti di trattamento delle

acque di piattaforma sarà diviso in almeno due moduli collegati da un impianto di sollevamento; in caso di sversamenti accidentali basta arrestare le pompe per isolare ciascuna delle vasche di sedimentazione e raccolta delle acque. Per maggiore sicurezza nel pozzetto ripartitore e allo scarico può essere prevista la posa di paratoie in modo tale da permettere la totale disconnessione idraulica di ciascuno dei due impianti;

- sia per quanto riguarda le interferenze del tracciato di progetto con il reticolo idrografico storico (nodo idraulico di confluenza della Canalina di Razzeto nel Canale Demaniale d'Enza e attraversamento del Canale della Vernazza) che con il reticolo idrografico minore, verrà ripristinata la continuità della rete idraulica interferita;
- in conformità alle indicazioni del "Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni nel Distretto del Po" (PGRA) al fine di mantenere costante il coefficiente di deflusso di piena nel rispetto del principio della "invarianza idraulica" verrà realizzato un fosso sovradimensionato, posto a valle dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche, che fungerà da invaso di laminazione prima del recapito nel torrente Enza;

rumore

la valutazione previsionale di impatto acustico in fase di cantiere è stata effettuata mediante analisi di calcolo teoriche in considerazione dei diversi macchinari e/o attrezzature di cantiere a partire da fonti bibliografiche o da rilievi fonometrici su sorgenti equivalenti a quelle oggetto di studio;

dalla valutazione è emerso il rispetto del valore limite di $LA_{eq} = 70 \text{ dB(A)}$ in facciata ad edifici con ambienti abitativi in accordo con quanto indicato all'interno della Delibera di Giunta Regionale n. 1197/2020 in materia di autorizzazioni in deroga ai limiti imposti dalla Zonizzazione Acustica Comunale per i cantieri temporanei o mobili; in ogni caso, oltre all'adozione di specifiche misure di mitigazione, si prevede di aggiornare la valutazione previsionale basata su generiche

ipotesi cautelative (con particolare riferimento al tempo di utilizzo dei macchinari) da parte dell'impresa esecutrice dei lavori, anche al fine di verificare la necessità di richiedere l'autorizzazione in deroga;

la valutazione previsionale di impatto acustico relativa alla fase d'esercizio a seguito della richiesta di integrazioni è stata implementata prevedendo nuove fonometrie funzionali alla calibrazione del modello acustico contestuali alla misura dei flussi di traffico, senza considerare nei risultati l'attenuazione stimata di 3 dB dovuta all'utilizzo di asfalto fonoassorbente, ripetendo le simulazioni adottando le velocità limite di progetto della nuova infrastruttura ed estendendo l'analisi acustica a quelle ulteriori porzioni di territorio interessate dall'aumento di flussi di traffico così come previsto dall'adozione dello scenario trasportistico n. 3, volto a massimizzare l'utilizzo della nuova tangenziale e contemporaneamente a minimizzare il traffico di attraversamento del centro di Montecchio;

le conclusioni della valutazione evidenziano che i livelli di rumorosità calcolati presso i recettori sensibili maggiormente esposti alla nuova infrastruttura stradale, risultano, in previsione, inferiori ai limiti indicati all'interno del D.P.R. 142/2004 all'allegato 1 per le strade di nuova realizzazione, in relazione alla tipologia di infrastruttura (C1 extraurbana secondaria) ed ai limiti dovuti alla posizione di tutti i suddetti recettori ricadenti all'interno della fascia di pertinenza associata;

paesaggio

nonostante la strada in progetto non interferisca direttamente con elementi del paesaggio oggetto di tutela secondo il D. Lgs. 42/2004, risulta prospiciente e limitrofa a diversi ambiti paesaggistici e ambientali ritenuti comunque rilevanti, analizzati nell'elaborato denominato "Relazione paesaggistica", rispetto ai quali sono state proposte mitigazioni al fine di ridurre le eventuali interferenze visive e paesistiche;

in particolare, rispetto all'infrastruttura in progetto è stato evidenziato che:

- insisterà su terreni classificati tra i terreni rurali: in parte ambiti ad alta vocazione produttiva agricola e in parte ambiti agricoli di rilievo paesaggistico pur essendo esterna ad aree sottoposte a specifico regime di tutela;
- ricade all'interno del Corridoio Fluviale primario D1 del Torrente Enza (art.65, art.40, art.41 del PTCP);
- si trova in prossimità, anche se non ricade all'interno di un'area di collegamento ecologico di rango regionale;
- si trova in prossimità, anche se non ricade all'interno di una porzione di territorio di valore naturale e ambientale classificata come Area di riequilibrio ecologico (C4) (art. 88 del PTCP), posta ad Est del tracciato e denominata "Sorgenti dell'Enza", istituita ai sensi dell'articolo 53 della Legge Regionale 6/2005, che ha una superficie di poco inferiore ai sei ettari. In passato l'area fu destinata alla captazione di acqua potabile per cui i pozzi sono stati protetti da un'ampia cintura di rispetto, costituita appunto dall'attuale area naturalistica entro la quale fu inibita qualunque attività antropica. L'Area di Riequilibrio Ecologico concorre al perseguimento delle finalità generali per la formazione e la gestione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della Rete Natura 2000 e rappresenta un tassello della rete delle aree di riequilibrio ecologico progettata nell'ambito del "Progetto di tutela e valorizzazione della fascia fluviale della media Val d'Enza";
- risulta prospiciente ad aree boschive (art.38 del PTCP) poste ad Ovest della stessa;
- non interessa il sito SIC-ZPS IT4030023 "Fontanili di Gattatico e Fiume Enza" da cui si trova ad una distanza limitata;

il tracciato interessa pertanto ambiti territoriali attualmente dedicati all'attività agricola e si è previsto lo sviluppo dell'infrastruttura il più lontano possibile dai beni di interesse paesaggistico sottoposti a tutela, cercando al contempo di non avvicinarsi troppo al contesto residenziale presente;

in considerazione degli elementi sopracitati e del fatto che il tratto di strada a nord sarà realizzato in rilevato con un'altezza massima pari a 4 metri rispetto al piano di campagna mentre il resto del tracciato si sviluppa con un rilevato di altezze variabili tra i 50 cm e 1,30 metri sopra il piano campagna, anche al fine di mitigare l'impatto paesaggistico e visivo atteso è stata prevista la realizzazione di una fascia arboreo/arbustiva su ambo i lati della strada: poiché dal punto di vista percettivo si rilevano aspetti di pregio il progetto di inserimento ambientale si propone di rendere compatibile il tracciato stradale con la trama del paesaggio esistente, intervenendo con soluzioni di inserimento paesaggistico e di mitigazione;

flora, fauna ed ecosistemi

l'area del progetto in esame si colloca sulla sponda destra del fiume Enza in ambito pedecollinare sul terrazzo fluviale di conoide, immediatamente a monte dell'abitato di Montecchio Emilia ed è inserita in un contesto agricolo con colture tradizionali con prevalenza di foraggiere, comprensive di prati polifiti, con una consistente presenza di siepi e orli boscati, in particolare foreste ripariali a pioppi e salici;

per la caratterizzazione puntuale dell'area di intervento comunque sono stati effettuati specifici rilievi floristici utili al fine di valutare e limitare l'impatto dell'opera in progetto sulle componenti vegetazionali e quindi sugli habitat esistenti in loco;

rispetto alla componente faunistica terrestre dell'area è stato evidenziato che risulta molto semplificata per via della ridotta disponibilità di habitat in quest'area caratterizzata prevalentemente da un utilizzo agricolo punteggiato da insediamenti e infrastrutture, in cui le frequenti attività antropiche (transito automezzi e persone, lavorazioni agricole) contribuiscono a ridurre la presenza di fauna. La fauna presente è quella abituale degli agroecosistemi che sono rappresentati principalmente da impianti di produzione specializzati (vigneti e piante aromatiche) o prati da foraggiere, mentre un'altra parte significativa di specie utilizza l'area per il transito. Poiché l'area oggetto degli interventi non interessa

direttamente l'alveo del fiume Enza e il reticolo di canali interferiti dall'opera in progetto (Canale della Vernazza e Canalina di Razzeto) è di prevalente uso irriguo con frequenti periodi di asciutta, si ritiene molto improbabile la presenza di specie acquatiche all'interno della zona interessata dai lavori in progetto;

relativamente ai principali impatti attesi in fase di cantiere si evidenzia che:

- la realizzazione dell'intervento in progetto comporta la perdita degli elementi naturali che si trovano lungo il tracciato e nelle aree operative di cantiere;
- l'asportazione di suolo vegetale comporta una perdita di un "serbatoio" di biodiversità, sia in termini di parti generative dei vegetali e sia in termini di pedofauna, che merita di essere conservato e riutilizzato con modalità tali da non vanificarne il potenziale;
- in considerazione dell'estensione e della tipologia di lavorazioni non si ritiene che ci sia una perdita diretta di esemplari di fauna;
- pur essendo certa la perdita della componente vegetale si evidenzia che riguarderà un numero esiguo di piante arboree e la vegetazione erbacea che ricopre interamente il tracciato. Questa vegetazione erbacea non ospita specie e habitat sufficientemente strutturati da essere di interesse naturalistico, in quanto riconducibili ad attività colturali o antropiche, con l'eccezione di una porzione del tracciato nella parte sud che insiste su un prato stabile abbastanza evoluto;
- l'attività di escavazione per la fondazione del tracciato e la successiva stesura del rilevato e la realizzazione della rampa di raccordo alla SP 28 comporterà un'alterazione della conformazione e altimetria del suolo e una conseguente modifica alla permeabilità del territorio in senso est-ovest per la fauna;

relativamente ai principali impatti attesi in fase di esercizio si evidenzia che:

- il disturbo causato dal rumore del traffico può interferire con le attività vitali della fauna e indurla a non utilizzare le aree più prossime al tracciato. Generalmente questa interferenza è transitoria, poiché la fauna si adatta abbastanza velocemente agli elementi di disturbo che si presentano con regolarità e continuità;
- per la fauna lo sviluppo lineare dei manufatti stradali può costituire una barriera invalicabile agli spostamenti a causa dell'impedimento fisico stesso, o per effetto del movimento e del rumore generato dal traffico e dell'abbagliamento notturno dovuti ai veicoli in transito. L'effetto barriera può determinare, oltre alla morte degli esemplari che tentano di attraversare la carreggiata per collisione con i veicoli, un'alterazione degli home-range delle popolazioni presenti riconducibile alla diminuzione della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (riproduzione, alimentazione, ecc.), rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovano le risorse essenziali per queste;

in considerazione degli impatti attesi si prevedono i seguenti interventi di mitigazione:

- accumulare in modo opportuno e riutilizzare il terreno vegetale asportato dal sito in modo tale da non vanificarne il potenziale biologico;
- procedere con i lavori in fase di cantiere in modo progressivo lungo l'asse viario in progetto, limitando al massimo le piste di servizio e la superficie occupata da modifiche ambientali al fine di limitare la perdita degli elementi naturali che si trovano lungo il tracciato;
- realizzare sistemi di attraversamento/corridoi faunistici, quali tunnel e sottopassi destinati alla connessione della rete ecologica locale, per mitigare l'effetto barriera costituito dall'infrastruttura stradale in progetto. Sono previsti 3 punti finalizzati al solo attraversamento faunistico: a nord è previsto

entro il profilo del rilevato uno scatolare passante di dimensioni adeguate (1,50x2m) alla fauna di media taglia posizionato alla base dei fossi di guardia, mentre in corrispondenza dell'Area di riequilibrio ecologico "Sorgenti Enza" sono posizionati 2 scatolari alla distanza di 100 m tra di loro di dimensioni 50x50 cm, compatibili con l'altezza del rilevato stradale, adeguati al passaggio della fauna minore (rettili, micromammiferi e anfibi) e posizionati alla base dei fossi di guardia che fungeranno anche da collettori per indirizzare gli animali verso il passaggio;

lungo tutto il tratto dalla rotatoria con la SP 12 fino all'inizio delle terre armate, al fine di indirizzare la fauna di media taglia in corrispondenza del passaggio adeguatamente predisposto, verranno realizzate su entrambi i lati del tracciato macchie arboreo-arbustive e posizionati adeguati catarifrangenti dissuasori, finalizzati ad impedire l'attraversamento dell'asse viario negli eventuali punti critici con notevole pregiudizio della sicurezza degli utenti della strada e degli animali coinvolti;

oltre ai passaggi faunistici dedicati lo scatolare di attraversamento dell'infrastruttura del Canale Vernazza di dimensioni pari a 1,00x2,00 m e i 3 attraversamenti dei fossi minori predisposti per mantenere la continuità del sistema di scolo degli appezzamenti agricoli, di diametro compreso tra i 50 e gli 80 cm, potranno rappresentare ulteriori elementi di permeabilità est ovest adeguati al passaggio della fauna di piccola taglia;

- nella fase di realizzazione dell'infrastruttura si prevede la messa a dimora di specie vegetali arboree ed arbustive, nonostante l'intervento non comporti una diminuzione significativa della vegetazione presente, in particolare al fine di mitigare "la frattura ecologica" derivante dalla realizzazione dell'opera sulla permeabilità del territorio. A tale riguardo negli elaborati presentati si prevede in particolare:

- o la presenza di una fascia di ambientazione di larghezza variabile su ambo i lati della strada, così come previsto nel P.S.C., dove verrà impiantata vegetazione autoctona arboreo ed arbustiva;
- o il potenziamento della vegetazione presente lungo i canali con l'introduzione di specie arboreo ed arbustive autoctone;
- o introduzione di formazioni vegetali di nuovo impianto, per quanto possibile, legate alla vegetazione esistente in modo da creare una vera e propria ricucitura del paesaggio;
- o realizzazione di fasce prevalentemente arbustive nel settore settentrionale per garantire adeguate fasce di protezione e transito per la fauna favorendo l'ottimale utilizzo del passaggio che verrà all'uopo realizzato per garantire il transito in sicurezza della fauna che frequenta il territorio interessato dall'infrastruttura;
- o realizzazione di fasce alberate in corrispondenza delle aree di maggiore pregio ambientale per mitigare l'impatto visivo dell'infrastruttura, oltre che per contrastare la diffusione di inquinanti aero-dispersi segnatamente in corrispondenza dell'Area di riequilibrio ecologico "Sorgenti Enza";

archeologia

secondo quanto emerge dalla "Verifica preventiva dell'interesse archeologico" è stata effettuata una valutazione sulla base dei dati raccolti consultando le risorse pubblicate sul web e la cartografia storica accessibile on-line sul Geoportale della Regione Emilia Romagna, cui si aggiungono la consultazione della carta archeologica del Comune di Montecchio Emilia e le conoscenze in ambito geomorfologico del territorio, ed è stato possibile raccogliere informazioni sufficienti a calcolare il rischio relativo al progetto per la realizzazione della nuova tangenziale Sud-Ovest di Montecchio; nella verifica "si segnalano le aree di rischio istituite dal P.T.C.P. di Reggio

Emilia (Tavola P5a -200SO_3): sull'area interessata dal progetto è individuato un elemento della centuriazione (art. 47, comma 2b) nella Strada Quarticello. Inoltre, l'opera in progetto si innesta su Strada San Polo, segnalata come viabilità storica e come tale tutelata dall'art. 51;

lo studio della bibliografia edita e la consultazione della Relazione Archeologica contenuta nel Quadro Conoscitivo del PSC di Montecchio hanno permesso di individuare due siti contigui all'areale oggetto dei lavori; si tratta del sito n. 19760 - Ponte Enza, consistente nella notizia del ritrovamento di un'ascia eneolitica sporadica durante i lavori per la costruzione del ponte nel 1895, e del sito n. 19762 - Quarticello, individuato mediante ricognizione e che ha restituito frammenti dell'Età del Bronzo;

il Comune di Montecchio si è dotato della Carta di potenzialità archeologica, che individua cinque aree a diverso potenziale; l'areale di cantiere risulta ricadere sulle zone 2 e 3;

la zona 2 - Depositi argillosi-limosi è definita a media ed alta probabilità di rinvenire depositi archeologici a quote comprese tra 0,50 e 1,50 m;

la zona 3 - Ghiaie in affioramento e alveo del fiume Enza è caratterizzata da scarsa probabilità di rinvenimenti in superficie e bassa probabilità di rinvenimenti in profondità;

dato che i nuovi dati ed elementi raccolti non giustificano una modifica di tale carta ed essendo il progetto in fase di studio di fattibilità, la valutazione del grado di rischio si allinea a quanto lì indicato, pertanto si assegna un rischio archeologico medio-alto all'area di progetto corrispondente alla zona 2 (settore Sud- Est) e un rischio archeologico medio-basso all'area di progetto corrispondente alla zona 3 (settore Nord- Ovest)";

inquinamento luminoso

per lo studio e la progettazione degli impianti, al fine di limitare l'impatto dell'opera, si procederà in conformità con quanto prescritto dalle normative vigenti in materia, tenendo conto che l'area oggetto d'intervento ricade nella "Zona di protezione dall'inquinamento luminoso degli osservatori

astronomici" disciplinata all'art. 93 dal PTCP. Il progetto illuminotecnico del nuovo impianto di illuminazione stradale a servizio della tangenziale verrà redatto in conformità alla Legge Regionale n°19/2003;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazioni interessate e dei cittadini:

con riferimento all'intervento in oggetto il Comune di Montecchio Emilia ha evidenziato la conformità urbanistica della tangenziale sud ovest in Comune di Montecchio Emilia, allo strumento urbanistico generale vigente, con l'eccezione della rotatoria di intersezione a sud sulla SP 12, che per una piccola parte non rientra nel corridoio infrastrutturale e pertanto sarà oggetto di procedimento art. 53 LR 24/2017;

in riferimento al PTCP 2010 della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 124 del 17/06/2010 e successive varianti, la Provincia di Reggio Emilia - Servizio Pianificazione Territoriale dichiara che ai sensi del PTCP vigente, l'area occupata dall'impianto ricade in:

- corridoio fluviale primario - fiume Enza (art. 5 NA), per la parte ove l'articolo considera ad impatto ambientale critico la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali di interesse sovracomunale individuate nelle tavole P3a e P3b del PTCP e indica la direttiva inerente la predisposizione di opere per il mantenimento della continuità ecologica e il corretto inserimento ambientale;
- Zona di tutela ordinaria dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 40 NA), ove l'articolo ammette la realizzazione di linee di comunicazione viaria qualora previste negli strumenti di pianificazione provinciali, purché ne sia verificata la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche, anche in rapporto alle possibili alternative;
- Zone di protezione delle acque sotterranee del territorio di pedecollina-pianura (art. 82 NA);

- Area di inondazione per piena catastrofica fascia C PAI (art. 68 NA);

- Reticolo secondario di pianura - aree potenzialmente allagabili con scenari di pericolosità P2" (art. 68bis NA), ove l'articolo rinvia alle disposizioni di cui alla DGR 1300/2016, in ottemperanza della quale è stata verificata la compatibilità degli interventi in progetto con le condizioni locali di pericolosità idraulica e prevista l'adozione di idonee misure mitigative;

sulla base di quanto espresso nel parere e viste le integrazioni prodotte si ritiene l'infrastruttura stradale compatibile con i vincoli e le tutele del PTCP vigente e in considerazione del particolare valore paesaggistico ed ecologico dell'area, si chiede che nelle successive fasi di progettazione venga approfondito il progetto delle mitigazioni utilizzando altresì essenze arboree e arbustive ad uno stato di accrescimento tale da produrre in tempi ragionevolmente ridotti l'effetto di mitigazione degli impatti generati dall'infrastruttura;

relativamente al "Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni nel Distretto del Po" (PGRA) il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ha espresso il proprio parere favorevole di compatibilità idraulica all'intervento in progetto ai sensi della DGR 1300/2016 evidenziando che il progetto prevede che le acque di piattaforma e dei rilevati siano adeguatamente laminate e condotte allo scarico nel Torrente Enza (laminazione e scarico su cui la valutazione è a carico di AIPO);

la scelta di portare lo scarico delle acque meteoriche in progetto verso Enza non aggrava il regime idraulico della rete secondaria di pianura gestita dal Consorzio CBEC nonché quella interpodereale e privata e quella in gestione al Consorzio irriguo della Vernazza;

sulla base di quanto indicato nelle mappe su taglio comunale della cartografia delle mappe delle aree allagabili - pericolosità 2022 - PGRA secondo ciclo l'area ricade nella UoM ITN008 Bacino del Po. Per quanto attiene al RSP (Reticolo Secondario di Pianura) le aree interessate dalla tangenziale in progetto, ricadono interamente nello scenario di

pericolosità P2: Alluvioni poco frequenti, tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità;

valutata la rete di bonifica presente nell'area per le aree interessate dall'opera stradale e pertinenze, il battente idraulico connesso alla pericolosità P2 da RSP è definibile in 10 - 15 cm rispetto alla quota del piano di campagna esistente con velocità inferiori a 1 m/s;

l'opera potrebbe costituire una barriera allo scorrimento delle acque durante la propagazione degli allagamenti, tuttavia, considerata la sua direttrice con andamento prevalente nord-sud (che è la direttrice di propagazione degli allagamenti da RSP) e la presenza dei sottopassanti in progetto si ritiene che l'opera sia compatibile con la pericolosità P2 da RSP e che non aggravi la condizione di pericolo attuale;

pertanto, il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ha espresso parere favorevole di compatibilità idraulica all'intervento in progetto ai sensi della DGR 1300/2016 della tangenziale in progetto;

per quanto riguarda la fase di cantiere che prevede la realizzazione di due tipologie differenti di aree, il cantiere base (con funzione logistica e funzione operativa, localizzato in un'area facilmente raggiungibile, collegato con le principali arterie di comunicazione) e i presidi di supporto al cantiere (posizionati in corrispondenza delle aree più lontane al fine di minimizzare le tempistiche di spostamento e reperibilità dei materiali e dei mezzi necessari), si evidenzia che:

- i mezzi di cantiere si muoveranno all'interno delle aree oggetto di lavorazioni sul sedime della futura strada, senza interferire con la viabilità pubblica;
- pur non essendo specificato nel dettaglio come verranno realizzati i cantieri, la presenza o meno di aree soggette a impermeabilizzazione, gli accorgimenti che saranno adottati per la tutela ambientale nelle lavorazioni e le modalità di dismissione, non si prevedono fasi di cantiere che possano generare acque meteoriche di natura sporcante, tali da dover predisporre trattamenti specifici: le eventuali aree di rifornimento carburanti saranno allestite su superfici

impermeabili (piazzale temporaneo) dotate di sistema di raccolta di eventuali perdite di liquidi potenzialmente inquinanti, per le quali lo smaltimento verrà effettuato da aziende specializzate. Non si prevede la produzione di acque reflue industriali;

- dalle stime delle emissioni di polveri relative alle attività di cantiere si rilevano impatti moderatamente significativi che tuttavia non hanno tenuto conto delle misure mitigative proposte che andranno ad attenuare gli impatti anche se non si fanno valutazioni sui recettori più prossimi;

gli impatti saranno circoscritti attraverso misure mitigative prevedendo accorgimenti quali costante e periodica bagnatura dei cumuli, piste e piazzali di cantiere, pulizia delle ruote dei veicoli in ingresso e in uscita dal cantiere con apposito impianto lavaggio ruote, copertura con teloni dei materiali trasportati, idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle aree di cantiere (tipicamente 20 km/h), innalzamento di barriere protettive di altezza idonea attorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere con impiego di reti antipolvere, utilizzo di mezzi ed attrezzature di cantiere a più basse emissioni inquinanti e sottoposti a regolari operazioni di manutenzione;

anche in considerazione del fatto che l'Impresa esecutrice dei lavori, una volta definito nel dettaglio il piano di cantierizzazione procederà ad una valutazione specifica di inquinamento atmosferico che determini le effettive situazioni di criticità, e valuti nello specifico gli accorgimenti mitigativi da adottare e la loro modalità di applicazione in funzione della reale contemporaneità delle lavorazioni e della loro durata, tenuto conto delle condizioni meteorologiche presenti durante lo sviluppo del cantiere, si richiama comunque che:

- per gli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti durante la cantierizzazione dovranno essere adottati sistemi di contenimento delle emissioni di polveri e ottenuta, se dovuta, specifica autorizzazione alle emissioni diffuse;
- particolare attenzione nelle attività di cantiere dovrà essere posta agli stoccaggi di materiali o rifiuti che possano veicolare sostanze inquinanti, in aree permeabili;
- per interventi di stabilizzazioni a calce si segnala che dovranno essere assunte modalità di gestione per

prevenire impatti ambientali in particolare sulla matrice aria (vedi Delibera SNPA n. 54/2019);

- si raccomanda che sia prescritto alla ditta appaltatrice la scrupolosa applicazione delle azioni di mitigazione delle polveri da cantiere descritte nella documentazione di progetto, con particolare riferimento alla bagnatura periodica delle superfici al fine di garantire un'alta efficienza di abbattimento delle polveri (efficienza di bagnatura di almeno il 75%). Si raccomanda inoltre che sia previsto l'uso di specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere in presenza di recettori abitativi impattati ad una distanza inferiore ai 150 m;

relativamente al terreno oggetto dell'intervento, che non è stato sottoposto a caratterizzazione preliminare e per il quale sono state fornite stime quantitative dei terreni escavati, e che si prevede di reimpiegare per la realizzazione del rilevato previsto nel tratto a nord dell'infrastruttura in progetto il Proponente ritiene che non occorra fornire specifica relazione in materia di Terre e Rocce da scavo; a tale riguardo ed in considerazione del fatto che vengono previste operazioni di stabilizzazione a calce durante la realizzazione del rilevato si evidenzia che:

- ai sensi del DPR n.120/2017 artt 21 e 24 per l'utilizzo nel sito come sottoprodotto delle terre e rocce da scavo di cantiere e ai fini della loro esclusione dall'ambito di applicazione della normativa sui rifiuti, esse devono essere conformi ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 152/06 e occorre pertanto che ne sia effettuata la caratterizzazione preventiva che accerti la non contaminazione, da tenere a disposizione dell'Autorità di controllo;
- si fa presente che il trattamento di stabilizzazione a calce, finalizzato al solo miglioramento delle caratteristiche meccaniche delle terre, si ritiene assimilabile ad una "normale pratica industriale", purché la miscelazione avvenga tra calce e terreno non contaminato per migliorarne le caratteristiche costruttive e senza modificarne i requisiti ambientali e sanitari; pertanto il terreno deve soddisfare a priori i requisiti di qualità ambientale previsti dal D.P.R. 120/2017, ai fini della qualifica come sottoprodotto (Delibera SNPA n. 54/12019, nota ISPRA 10/08/2022 e circolare Arpae del 28/02/2023), e di conseguenza le terre e rocce da scavo reimpiegate per la realizzazione del rilevato dovranno essere sottoposte a caratterizzazione preventiva come indicato al

punto precedente;

per quanto riguarda l'impatto acustico in fase di cantiere, i valori assoluti di immissione calcolabili, in previsione, in facciata ad edifici con ambienti abitativi risultano inferiori al valore di $L_{Aeq} = 70 \text{ dB(A)}$. Tuttavia, come affermato dallo stesso Tecnico Competente in Acustica incaricato, si renderà necessario l'aggiornamento della relazione, basata su generiche ipotesi cautelative (con particolare riferimento al tempo di utilizzo dei macchinari), da parte dell'impresa esecutrice dei lavori, non appena quest'ultima avrà formalizzato la suddetta documentazione, necessaria per il rilascio dell'Autorizzazione in Deroga; pertanto, si evidenzia che:

- dovrà 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. In ogni caso, se a seguito di più dettagliate valutazioni, si preveda di non rispettare il limite sopra riportato, dovrà essere prodotta una richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sopra citata;
- l'ottenimento dell'idoneo titolo, con la eventuale presentazione della documentazione richiesta dal competente servizio del Comune, dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente;

rispetto alle valutazioni trasportistiche relative al progetto in esame, su cui si fondano le valutazioni ambientali, occorre anzitutto richiamare gli obiettivi che stanno alla base della realizzazione dell'infrastruttura in progetto già pianificata dal Comune di Montecchio, che ha rappresentato il tracciato sviluppato a livello preliminare nel PSC vigente individuando attorno ad esso un corridoio di fattibilità di larghezza pari a 100 m;

il progetto rappresenta l'ultimo tassello per il completamento della nuova viabilità tangenziale posta a Sud-Ovest della Città di Montecchio Emilia realizzata al fine di ridurre i carichi di traffico che gravano sul centro storico. L'intervento in progetto, attraverso la realizzazione del collegamento tra la SP28 e la SP12, si pone infatti l'obiettivo prioritario di risolvere le criticità dovute al traffico pesante da e per la Provincia di Parma, ma anche più in generale di realizzare una variante esterna alla viabilità principale al fine di ridurre il traffico veicolare di attraversa-

mento del centro storico proveniente dalle diverse direttrici dell'area in esame;

in considerazione delle simulazioni modellistiche riportate nella Relazione trasportistica integrativa, sintetizzate nel paragrafo "SINTESI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE -Valutazioni trasportistiche del tracciato in progetto", e degli scenari analizzati che presentano differenti interventi di regolazione del traffico, anche con riferimento ai rilievi dell'osservazione 2, si valuta che:

- per la tangenziale in progetto, senza prevedere interventi di regolazione del traffico (Scenario 1), viene stimato complessivamente un transito di 382 veicoli equivalenti nell'ora di punta (di cui 22 mezzi pesanti) corrispondenti ad un Traffico Giornaliero Medio (TGM) di 3.420, tuttavia solo grazie all'introduzione delle limitazioni del transito dei mezzi pesanti (Scenario 2), tali mezzi pesanti raggiungono le 70 unità nell'ora di punta; è pertanto necessario al fine di raggiungere tutti gli obiettivi prefissati per l'intervento in esame prevedere fin dalla messa in esercizio dell'infrastruttura tutti gli interventi proposti per la limitazione del transito dei mezzi pesanti dello Scenario 2;
- le misure introdotte nello scenario 3, che prevede oltre agli interventi di limitazione del transito dei mezzi pesanti sulla SP28 l'istituzione nelle strade residenziali delle zone 30, risultano estremamente efficaci rispetto ai livelli di utilizzo della tangenziale Sud-Ovest da parte delle autovetture (+67% rispetto allo scenario precedente) con un TGM di 5.836 veicoli totali; a tale riguardo si evidenzia che nonostante la progettazione delle zone 30 dovrà essere approfondita al livello di dettaglio del singolo isolato da parte del Comune di Montecchio Emilia per ottimizzare l'accessibilità alle funzioni da tutelare (ospedali, scuole, ...) anche con l'introduzione di sensi unici, interventi fisici di moderazione del traffico, etc. per eliminare indesiderati effetti di redistribuzione del traffico alla scala locale - è fortemente auspicabile che l'introduzione nelle strade residenziali delle zone 30 avvenga nel più breve tempo possibile in quanto rappresenta una condizione necessaria per raggiungere l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo della tangenziale in progetto e minimizzare il traffico di attraversamento del centro di Montecchio, ed i relativi effetti in termini di emissioni in atmosfera e rumore secondo quanto valutato nel prosieguo;
- rispetto dell'incidentalità stradale sia la messa in

esercizio della nuova tangenziale (che comporterà una riduzione del traffico di attraversamento del centro di Montecchio) che l'introduzione della Zona 30 estesa all'intero centro abitato (da introdurre come politica collaterale alla realizzazione della nuova opera) contribuiranno in maniera sostanziale a ridurre la gravità dei sinistri, con diminuzione del numero di morti e feriti; inoltre tali interventi consentiranno di creare i prerequisiti necessari per valorizzare e potenziare le infrastrutture ciclo-pedonali in ambito urbano secondo quanto valutato nel prosieguo;

relativamente alla possibilità di modifica di tracciato di progetto proposta con l'osservazione 3, in considerazione del fatto che non implica specifiche ulteriori valutazioni ambientali in merito, si rimanda alle valutazioni della successiva procedura ai sensi dell'art.53 della L.R 24/2017 per l'approvazione del progetto in variante allo strumento urbanistico, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera nella quale verranno coinvolti i soggetti portatori di interesse;

con riferimento alla tematica relativa alla fruizione delle zone interessate dall'intervento in esame ed ai percorsi ciclopedonali presenti nell'area, tenuto conto anche delle osservazioni 1 e 2, si valuta che:

- in considerazione delle caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche dell'area interessata dall'intervento e tenuto conto del fatto che lo stesso insiste su una porzione di viabilità storica (tutelata ai sensi dell'art 51 del PTCP e art 74 del PSC e che come evidenziato nelle osservazioni risulta frequentata dai cittadini in quanto limitrofa all'area di riequilibrio ecologico), si evidenzia che pur non potendo garantire la continuità della viabilità storica nel suo tracciato attuale in quanto interferente con il progetto in esame - viabilità peraltro fruita dai cittadini ma ricompresa entro aree private - si prevede l'acquisizione di una fascia a lato dell'infrastruttura per la messa a dimora delle essenze arboreo arbustive funzionali alla mitigazione ambientale che potrà in futuro consentire di ricucire i percorsi attualmente fruiti, tenendo conto delle valutazioni complessive che il Comune di Montecchio Emilia farà rispetto alla valorizzazione delle aree limitrofe al progetto in esame;
- il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali in fregio alla strada. A

tale riguardo, tuttavia - in considerazione del fatto che la strada in progetto non comporterà la connessione di nuclei abitati, in quanto il tracciato insiste su una porzione di territorio prevalentemente ad uso agricolo caratterizzato da edifici sparsi, e costituirà una variante esterna al centro abitato di Montecchio Emilia che consentirà di limitare l'attraversamento del centro stesso - si condividono le valutazioni del Proponente relative al fatto che la deviazione del traffico di attraversamento del centro storico consentirà di restituire a ciclisti e pedoni la possibilità di sfruttare al meglio le infrastrutture ciclo-pedonali esistenti, consentendo, nell'ambito complessivo della mobilità comunale, di individuare nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale;

rispetto alle emissioni di inquinanti atmosferici e alla popolazione esposta le scelte progettuali effettuate, che per i diversi scenari prevedono specifici interventi di regolazione del traffico, mostrano un alleggerimento dei carichi emissivi di alcuni archi stradali cittadini del centro con lo spostamento dei carichi verso la circolazione esterna al centro abitato; in particolare l'osservazione degli scenari futuri mostra per lo Scenario 3, che prevede limitazioni al transito dei mezzi pesanti e Zona 30 estesa all'intero centro abitato, bilanci positivi con diminuzione della produzione di inquinanti nelle direttrici nord/sud ed est/ovest spostandoli verso i tessuti meno antropizzati dell'anello della tangenziale; con le integrazioni progettuali sono state prodotte mappe di ricaduta delle simulazioni modellistiche relative alla dispersione in atmosfera degli inquinanti PM10, PM2.5 ed NO2; a tale riguardo, vista anche l'osservazione 2, si valuta che - pur non variando sostanzialmente il carico emissivo complessivo rispetto allo stato ante-operam che dipende dalle caratteristiche emissive dei veicoli transitanti e dai flussi complessivi del traffico veicolare che rappresentano variabili indipendenti dal progetto in esame - mettendo a confronto lo Scenario 3 di progetto con lo scenario attuale, tenendo anche correttamente conto dell'inquinamento di fondo, non si evidenziano per la matrice atmosferica elementi di criticità dovuti all'opera in progetto che dovrebbe migliorare, per alcuni inquinanti, l'esposizione alle emissioni nel centro cittadino più antropizzato per lo spostamento di carichi emissivi sul nuovo tracciato di tangenziale in area a bassa densità abitativa;

la valutazione dell'impatto acustico dell'infrastruttura in

progetto, viste anche le osservazioni 1 e 3 è stata opportunamente integrata, prendendo a riferimento cautelativamente lo Scenario 3 di progetto ed i risultati delle simulazioni acustiche hanno mostrato il pieno rispetto dei pertinenti limiti normativi relativi alla tutela della popolazione dall'inquinamento acustico senza la necessità di prevedere opere di mitigazione acustica; a tale riguardo si evidenzia che l'assunzione delle limitazioni alla circolazione, costituenti l'ipotesi dello scenario trasportistico n. 3 che sta alla base delle simulazioni acustiche - pur considerando che la progettazione delle zone 30 dovrà essere approfondita al livello di dettaglio del singolo isolato da parte del Comune di Montecchio Emilia -, risultano vincolanti per l'utilizzo a regime della nuova infrastruttura;

poiché nella relazione trasportistica non sono stati sviluppati gli scenari di traffico ad 1 e 10 anni richiesti dalla DGR 673/04 in quanto secondo il Proponente i flussi di traffico attuali risultano inferiori del 20% ai livelli pre pandemia e non risulta verosimile, nell'attuale contesto economico e organizzativo, un loro marcato aumento su un orizzonte temporale decennale, al fine di contenere comunque l'impatto complessivo dell'infrastruttura ai recettori si richiama, come già peraltro previsto dal progetto in esame, l'utilizzo nella messa in opera di asfalto fonoassorbente con caratteristiche tali da consentire una riduzione di almeno 3 dB della rumorosità dovuta al traffico stradale, ed in ogni caso:

- a distanza di 3 anni dalla realizzazione dell'opera è necessario prevedere un riesame dei flussi di traffico sulla nuova infrastruttura e, nel caso tali flussi dovessero rivelarsi significativamente superiori a quelli previsti dallo scenario adottato (almeno il 30%), si dovrà procedere ad una valutazione strumentale del clima acustico presso i recettori più esposti al fine di valutare l'eventuale necessità di opere di mitigazione;

relativamente all'impatto sulle acque superficiali e sotterranee non si prevedono impatti significativi in quanto:

- gli scavi d'impostazione dei rilevati stradali saranno ridotti a circa 50 cm al fine di escludere la possibilità di interferenze con il tetto delle ghiaie e di evitare eventuali impatti sulla prima falda superficiale;
- il progetto prevede adeguato trattamento delle acque meteoriche di piattaforma di prima pioggia, mediante due impianti di trattamento, che insieme alle acque di seconda pioggia verranno scaricate nel Torrente Enza; a tale riguardo si ritiene necessario che sia assicurato nel tempo il corretto funzionamento dei sistemi di trat-

tamento delle acque di prima pioggia mediante manutenzioni programmate ordinarie ed eventualmente straordinarie qualora si evidenziassero eventi incidentali o critici;

inoltre, visti gli obiettivi della Direttiva Acque 2000/60/CE finalizzati ad impedire il deterioramento dello stato dei corpi idrici e l'importanza di preservare più inalterato possibile l'ecosistema fluviale sia in termini qualitativi che quantitativi, si ritiene necessario che il Proponente in fase di progettazione esecutiva proponga un monitoraggio chimico qualitativo delle acque superficiali del Torrente Enza individuando un punto a Monte e uno a Valle rispetto al punto di scarico previsto in Enza;

tale monitoraggio è finalizzato a valutare in relazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera eventuali variazioni qualitative rispetto alla situazione Ante Operam;

il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà essere 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.)" redatte dal MATTM nel 2014 che definiscono gli obiettivi del PMA, i requisiti, la localizzazione delle aree di indagine e dei punti di monitoraggio, i parametri descrittivi, la frequenza e durata dei monitoraggi (ante operam, corso d'opera e post operam), le metodologie e valori standard di riferimento, il flusso dei dati e la loro restituzione;

per i parametri fisico-chimici di base e per gli inquinanti chimici si farà riferimento alla normativa vigente per la classificazione dello stato di qualità ambientale delle acque superficiali interne (DM 260/10, All.1; D.LGS 172/15, All.1, in particolare tabella 1/A e 1/B) e la valutazione sarà finalizzata all'obiettivo di "non deterioramento" del corpo idrico come previsto dalla DQA (Direttiva Quadro Acque);

i parametri proposti nel PMA dovranno tenere in considerazione eventualmente anche parametri specifici da ricercare correlabili all'opera;

- gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia garantiscono anche il contenimento di eventuali sversamenti accidentali in piattaforma e possono essere utilizzati anche come presidio idraulico in caso di sversamento accidentale, dal momento che il sistema prevede che la vasca di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia sia di norma vuota; a tale riguardo:
 - o si ritiene opportuno che siano presenti sistemi di allarme e modalità operative di intervento in caso di sversamenti di sostanze inquinanti in piattafor-

ma;

- o per fare fronte alla criticità di incidente stradale che potrebbe avvenire durante un evento meteorico intenso si dovranno prevedere misure di emergenza quali ad esempio la chiusura immediata del pozzetto by-pass o della vasca di prima pioggia utilizzando anche il volume di accumulo aggiuntivo costituito dai collettori stradali;
- le acque meteoriche di piattaforma verranno collettate in un fosso sovradimensionato che fungerà da invaso di laminazione prima del recapito nel torrente Enza, al fine di garantire il rispetto del principio dell'invarianza idraulica della DGR 1300/2016; relativamente al recapito delle acque della piattaforma stradale nel fiume Enza l'Agenzia Interregionale per il fiume PO ha espresso il proprio parere positivo ai soli fini idraulici fermo restando il rispetto delle specifiche prescrizioni riportate nel contributo di competenza e richiamate successivamente negli "Adempimenti per la successiva fase autorizzatoria" per l'approvazione del progetto;
- 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; a tale riguardo dovranno essere rispettate le prescrizioni del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale rese nel contributo di competenza e riportate successivamente negli "Adempimenti per la successiva fase autorizzatoria";
- dal progetto emerge che in tutti i casi sarà assicurata la continuità funzionale e idraulica di ciascun corso d'acqua attraversato; si evidenzia in ogni caso che nelle fasi di progettazione successive dovranno essere approfondite e risolte puntualmente tutte le interferenze con il reticolo idrografico minore ed il reticolo irriguo (rispetto al quale sono state opportunamente considerate le interferenze rilevate nell'osservazione 3) al fine di mantenere invariate rispetto allo stato ante-operam le condizioni di drenaggio delle aree e le necessità irrigue inerenti le proprietà interessate dall'intervento in progetto;

relativamente agli impatti attesi in relazione alle componenti Flora, Fauna, Ecosistemi e Paesaggio è anzitutto necessario richiamare che benché l'infrastruttura stradale in progetto interessi direttamente un ambito a vocazione agricola si trova comunque nelle vicinanze del torrente Enza (posto ad

ovest della strada ad una distanza di circa 500 m) che rappresenta l'elemento che caratterizza maggiormente le componenti ambientali del territorio. A tale riguardo anche gli elaborati presentati evidenziano come un importante contributo alla biodiversità e alla valenza ecologica in generale dell'area è rappresentato dai bacini di ex cava o delle casse di espansione situati a monte e a valle dell'area in esame, in corrispondenza dei quali sono state istituite le ZSC - ZPS IT4030023 "Fontanili di Gattatico e Fiume Enza" e IT4020027 "Cronovilla", e dalla presenza dall'Area di riequilibrio ecologico "Sorgenti Enza" (situata ad est della strada in progetto), posta immediatamente a monte dell'abitato di Montecchio Emilia su un antico terrazzo fluviale dove si sono conservate associazioni vegetali e habitat che rappresentano un relitto dell'originario ambiente di perialveo fluviale non riscontrabili altrove: in questo favorevole contesto l'asta fluviale svolge il ruolo di corridoio primario della rete ecologica;

in tale contesto - tenuto conto del fatto che l'ambito di intervento non ospita specie e habitat sufficientemente strutturati da essere di interesse naturalistico con l'eccezione di una porzione del tracciato nella parte sud che insiste su un prato stabile abbastanza evoluto, e che la componente faunistica risulta molto semplificata per via della ridotta disponibilità degli habitat presenti nelle aree agricole - gli impatti principali attesi sono riconducibili alla cesura territoriale rappresentata dall'infrastruttura lineare in progetto di lunghezza pari a 1500 m circa;

a tale riguardo, si valuta che gli interventi di mitigazione in progetto descritti negli elaborati presentati, e nello specifico nella tavola relativa al "Progetto del verde" e nelle integrazioni relative alle "Componenti: habitat, vegetazione, flora e fauna" risultino adeguati al fine di ridurre gli impatti attesi; in particolare, tra il resto, si richiamano i seguenti interventi di mitigazione:

- la previsione, in fase di cantiere, di limitare al massimo le piste di servizio e la superficie occupata procedendo con i lavori in modo progressivo lungo l'asse viario in progetto, adottando anche modalità di scotico del terreno vegetale dalle aree di intervento che consentano di preservarne il potenziale biologico;
- la realizzazione di una fascia di ambientazione di larghezza variabile su ambo i lati della strada, e il potenziamento della vegetazione presente lungo i canali, con l'utilizzo di specie autoctone arboree ed arbustive;
- la predisposizione di sistemi di attraversamento/corridoi faunistici lungo il tracciato stradale che consenta-

no di ridurre l'interruzione della permeabilità del territorio per la fauna presente nell'area, così come rilevato e richiesto anche nelle osservazioni presentate (1 e 2);

relativamente alla tutela archeologica la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara con proprio parere relativo alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, prevista dall'art. 1 commi 7 e seguenti dell'allegato I.8 del D. Lgs. 36/2023, ha evidenziato che il rischio archeologico si configura da basso a medio; inoltre, la soprintendenza ha espresso la propria determinazione in termini di assenso alla realizzazione dei lavori, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito elencate ai sensi dell'art. 1 comma 5 dell'allegato I.8 al D. Lgs. 36/2023, e di ulteriori adempimenti specificatamente descritti nel parere al quale si rimanda:

- tutti gli interventi di modifica dell'assetto del sottosuolo dovranno essere sottoposti a controllo archeologico in corso d'opera;
- gli scavi dovranno essere effettuati con abbassamenti progressivi a benna liscia, sotto la continuativa supervisione di un archeologo professionista fino alla quota massima prevista;
- l'assistenza archeologica potrà essere interrotta solo in presenza di stratigrafia già completamente compromessa da interventi operati in precedenza ovvero in presenza di stratigrafia sterile, previa tempestiva comunicazione scritta a questo Ufficio;

per quanto riguarda l'inquinamento luminoso si prende atto di quanto dichiarato dal Proponente secondo cui "Il progetto illuminotecnico della Bretella in oggetto sarà informato alle misure previste dalla LEGGE REGIONALE n.19 del 29 settembre 2003";

rispetto ai campi elettrici e magnetici, nella risoluzione delle interferenze con le linee elettriche esistenti, verrà rispettata la normativa vigente per la protezione della popolazione dall'esposizione ai suddetti campi (DPCM 8 luglio 2003);

infine, si richiama il parere favorevole di AUSL nel quale il Servizio di Igiene e Sanità Pubblica, valutati i possibili impatti sanitari, esprime parere favorevole;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del d.lgs. 152/06;

il Comune di Montecchio Emilia ha attestato la conformità urbanistica dell'intervento in progetto allo strumento urbanistico vigente, evidenziando comunque che, in considerazione del fatto che una piccola parte della rotatoria di intersezione a sud sulla SP12 non rientra nel "corridoio di salvaguardia infrastrutturale" di cui all'art. 47 delle norme tecniche del PSC sarà oggetto di procedimento ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017;

rilevato che dall'esame istruttorio svolto da ARPAE sul progetto, di cui alla richiamata relazione conclusiva per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA acquisita con nota prot. PG.2025.0570565 del 9 giugno 2025, sulla base della documentazione presentata e delle osservazioni e dei contributi pervenuti, ed effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "Infrastruttura stradale di Sud-Ovest - Realizzazione del collegamento tra la SP 28 e la SP 12", localizzato nel comune di Montecchio nell'Emilia (RE) 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.a distanza di 3 anni dalla data di fine lavori è necessario prevedere un riesame dei flussi di traffico sulla nuova infrastruttura e, nel caso tali flussi dovessero rivelarsi significativamente superiori a quelli previsti dallo scenario adottato (almeno il 30%), si dovrà procedere ad una valutazione strumentale del clima acustico presso i recettori più esposti al fine di valutare l'eventuale necessità di opere di mitigazione;

il riesame dello studio di traffico sopracitato e le valutazioni in merito allo stesso dovranno essere presentate ad ArpaE APA Ovest - Servizio Sistemi Ambientali alla conclusione del monitoraggio e, se necessario, dopo l'eventuale rivalutazione del clima acustico, entro 60 giorni dalla conclusione degli stessi;

2. il Proponente in fase di progettazione esecutiva dovrà presentare una proposta di monitoraggio chimico qualitativo delle acque superficiali del Torrente Enza individuando un punto a Monte e uno a Valle rispetto al punto di scarico previsto in Enza;

tale monitoraggio è finalizzato a valutare in relazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera eventuali variazioni qualitative rispetto alla situazione Ante Operam;

il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà essere 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.)" redatte dal MATTM nel 2014 che definiscono gli obiettivi del PMA, i requisiti, la localizzazione delle aree di indagine e dei punti di monitoraggio, i parametri descrittivi, la frequenza e durata dei monitoraggi (ante operam, corso d'opera e post operam), le metodologie e valori standard di riferimento, il flusso dei dati e la loro restituzione;

per i parametri fisico-chimici di base e per gli inquinanti chimici si farà riferimento alla normativa vigente per la classificazione dello stato di qualità ambientale delle acque superficiali interne (DM 260/10, All.1; D.LGS 172/15, All.1, in particolare tabella 1/A e 1/B) e la valutazione sarà finalizzata all'obiettivo di "non deterioramento" del corpo idrico come previsto dalla DQA (Direttiva Quadro Acque);

i parametri proposti nel PMA dovranno tenere in considerazione eventualmente anche parametri specifici da ricercare correlabili all'opera;

il PMA dovrà essere presentato ad Arpae APA Ovest - Servizio Sistemi Ambientali per l'approvazione finale, prima dell'approvazione del progetto esecutivo;

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

1. si da atto anzitutto che in considerazione del

parere del Comune di Montecchio Emilia (PG.ARP AE.2025.86820 del 12 maggio 2025) l'approvazione del progetto resta subordinata alla verifica della conformità del progetto stesso allo strumento di pianificazione comunale vigente;

2. riguardo alle interferenze con i corsi d'acqua presenti dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale:

- a. con riferimento alla tavola A.12 "Stato di Progetto- Planimetria di smaltimento delle acque di piattaforma e tipologici" per quanto attiene lo schema del nodo della rotatoria Sud all'intersezione con la SP 12 la stessa dovrà essere traslata verso Ovest in modo tale che da bordo strada al Canale Demaniale D'Enza in quel tratto tubato con elementi a sezione scatolare sia mantenuta una distanza pari a 10 metri riferita a bordo esterno manufatto idraulico lato Ovest;
- b. l'irrigatorio posto in fregio alla SP 12 sul lato Ovest andrà proseguito a fianco della rotatoria Sud e relativi svincoli stradali mediante posa di tubazione in PVC DN 630, PN 8 da proseguire al di sotto delle varie intersezioni stradali per essere poi ricollegato a Nord della rotatoria Sud al tratto esistente e non interessato dalla tangenziale in progetto; la tubazione deve essere continua e non presentare alternativamente tratti tubati e tratti a cielo aperto;
- c. l'irrigatorio di cui sopra si interseca a fianco di via del Boschetto, sul lato Sud, con la Canalina di Razzeto dove dovrà essere mantenuta la connessione idraulica oggi esistente prevedendo la realizzazione di un nuovo manufatto di regolazione delle paratoie posizionato ad almeno 5,00 metri di distanza dalla rotatoria al fine di consentire al personale consortile di accedere e manovrare in sicurezza;
- d. prolungamento dell'attuale tombamento della Canalina di Razzeto sotto la SP 12 da Est

verso Ovest sino oltre la rotatoria Sud con utilizzo di elementi in CAV al fine di avere 5,00 metri utili per il passaggio dei mezzi, sino all'intersezione con l'irrigatorio di cui al punto 2.e relativo manufatto di raccordo idraulico tra la tubazione esistente e la tubazione in progetto al di sotto della rotatoria con posa di idoneo pozzetto portante delle dimensioni di cm 200x200 da posizionare all'interno della rotatoria per l'accesso e l'ispezione del tombamento da parte sia di uomini che mezzi;

e. l'attraversamento alla nuova strada di collegamento del Canale della Vernazza avviene mediante impiego di elementi a sezione rettangolare in CAV delle dimensioni interne di cm 200 di base e 100 di altezza mantenendone l'attuale tracciato a cielo aperto. La lunghezza del tombamento al di sotto della piattaforma stradale viene prolungata al fine di avere 5,00 metri utili a valle e 5,00 metri utili a monte per consentire il passaggio dei mezzi meccanici da una sponda all'altra;

f. il parallelismo del Canale della Vernazza sul lato Est della nuova tangenziale avviene mantenendo dal ciglio in sinistra idraulica dello stesso corso d'acqua una distanza di 5,00 metri utili rispetto al piede del rilevato stradale al fine di consentire il passaggio dei mezzi adibiti alla manutenzione (non essendo transitabile la sponda in destra idraulica per la presenza di recinzioni e bassi servizi);

g. in tutti gli attraversamenti con i canali/fossi in gestione al Consorzio scrivente o alla Vernazza, occorre prevedere l'installazione di adeguate protezioni di sicurezza per i mezzi e per le persone (parapetti stradali costituiti da prevalenti elementi verticali che limitano la possibilità di scavalco);

prima della esecuzione dovrà essere rilasciata concessione per tutte le interferenze sopra

indicate, fatto salvo il canale della Vernazza per cui è necessario che il Consorzio Irriguo omonimo confermi le prescrizioni tecniche qui indicate ed espresse in forza di un accordo tra Cbec e Consorzio Irriguo. Inoltre, nei tratti in cui il Canale Vernazza è identificato catastalmente dal livello "acque" occorre verificare se sia necessaria parere tecnico dell'Agenzia Regionale per la sicurezza idraulica e la protezione civile e concessione di Arpae;

3. inoltre, nella fase di progettazione esecutiva dovranno essere approfondite e risolte puntualmente tutte le interferenze con il reticolo idrografico minore ed il reticolo irriguo al fine di mantenere invariate rispetto allo stato ante-operam le condizioni di drenaggio delle aree e le necessità irrigue inerenti le proprietà interessate dall'intervento in progetto;
4. relativamente al recapito delle acque della piattaforma stradale nel fiume Enza l'Agenzia Interregionale per il fiume PO ha espresso il proprio parere positivo ai soli fini idraulici al recapito delle acque della piattaforma stradale attraverso il canale dedicato in progetto nel fiume Enza, subordinandolo al rispetto delle prescrizioni in esso presenti e di cui tener conto;
5. relativamente alla tutela archeologica dovranno essere rispettate le prescrizioni riportate nel parere, di cui al PG.ARP AE.2025.62599 del 2 aprile 2025, della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;
6. relativamente alle mitigazioni la Provincia di Reggio Emilia - Servizio Pianificazione territoriale, in considerazione del particolare valore paesaggistico ed ecologico dell'area, ritiene che nelle successive fasi di progettazione dovrà essere approfondito il progetto delle mitigazioni utilizzando altresì essenze arboree e arbustive ad uno stato di accrescimento tale da produrre in tempi ragionevolmente ridotti l'effetto di mitigazione degli impatti generati dall'infrastruttura;

nella sezione "pareri" nella banca dati delle valutazioni ambientali, è consultabile il contributo degli

Enti contenenti indicazioni, di natura non ambientale, da prendere in considerazione per la successiva fase autorizzativa;

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

1. relativamente alla fase di cantiere si evidenzia che:
 - a. per gli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti durante la cantierizzazione dovranno essere adottati sistemi di contenimento delle emissioni di polveri e ottenuta, se dovuta, specifica autorizzazione alle emissioni diffuse;
 - b. particolare attenzione nelle attività di cantiere dovrà essere posta agli stoccaggi di materiali o rifiuti che possano veicolare sostanze inquinanti, in aree permeabili;
 - c. per interventi di stabilizzazioni a calce si segnala che dovranno essere assunte modalità di gestione per prevenire impatti ambientali in particolare sulla matrice aria (vedi Delibera SNPA n. 54/2019);
 - d. si raccomanda che sia prescritto alla ditta appaltatrice la scrupolosa applicazione delle azioni di mitigazione delle polveri da cantiere descritte nella documentazione di progetto, con particolare riferimento alla bagnatura periodica delle superfici al fine di garantire un'alta efficienza di abbattimento delle polveri (efficienza di bagnatura di almeno il 75%). Si raccomanda inoltre che sia previsto l'uso di specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere in presenza di recettori abitativi impattati ad una distanza inferiore ai 150 m;
2. riguardo al terreno oggetto dell'intervento ed in considerazione del fatto che vengono previste operazioni di stabilizzazione a calce durante la realizzazione del rilevato si evidenzia che:
 - a. ai sensi del DPR n.120/2017 artt 21 e 24 per l'utilizzo nel sito come sottoprodotto delle terre e rocce da scavo di cantiere e ai fini della loro esclusione dall'ambito di applicazione della normativa sui rifiuti, esse devono essere conformi ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislati-

- vo 152/06 e occorre pertanto che ne sia effettuata la caratterizzazione preventiva che accerti la non contaminazione, da tenere a disposizione dell'Autorità di controllo;
- b. si fa presente che il trattamento di stabilizzazione a calce, finalizzato al solo miglioramento delle caratteristiche meccaniche delle terre, si ritiene assimilabile ad una "normale pratica industriale", purché la miscelazione avvenga tra calce e terreno non contaminato per migliorarne le caratteristiche costruttive e senza modificare i requisiti ambientali e sanitari; pertanto il terreno deve soddisfare a priori i requisiti di qualità ambientale previsti dal D.P.R. 120/2017, ai fini della qualifica come sottoprodotto (Delibera SNPA n. 54/12019, nota ISPRA 10/08/2022 e circolare Arpa del 28/02/2023), e di conseguenza le terre e rocce da scavo reimpiagate per la realizzazione del rilevato dovranno essere sottoposte a caratterizzazione preventiva come indicato al punto precedente;
3. relativamente all'impatto acustico in fase di cantiere si evidenzia che:
- a. dovrà 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. In ogni caso, se a seguito di più dettagliate valutazioni, si preveda di non rispettare il valore limite di $LA_{eq} = 70 \text{ dB(A)}$ in facciata ad edifici con ambienti abitativi, dovrà essere prodotta una richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sopra citata;
- b. l'ottenimento dell'idoneo titolo, con la eventuale presentazione della documentazione richiesta dal competente servizio del Comune, dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente;
4. anche in considerazione di quanto emerso dallo studio trasportistico e nei relativi scenari analizzati, tenuto conto delle valutazioni sopra

riportate si evidenzia che:

- a. al fine di contenere comunque l'impatto complessivo dell'infrastruttura ai recettori si richiama, come già peraltro previsto dal progetto in esame, di utilizzare nella messa in opera asfalto fonoassorbente con caratteristiche tali da consentire una riduzione di almeno 3 dB della rumorosità dovuta al traffico stradale;
 - b. al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati per l'intervento in esame è necessario prevedere fin dalla messa in esercizio dell'infrastruttura tutti gli interventi proposti per la limitazione del transito dei mezzi pesanti (previsti negli Scenari 2 e 3) ed è fortemente auspicabile che l'introduzione nelle strade residenziali del centro di Montecchio Emilia delle zone 30 (previste nello Scenario 3) avvenga nel più breve tempo possibile, una volta realizzata l'opera, in quanto rappresenta una condizione necessaria per raggiungere l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo della tangenziale in progetto e minimizzare il traffico di attraversamento del centro di Montecchio, di raggiungere l'obiettivo di ricucitura della viabilità locale e di restituire a ciclisti e pedoni la possibilità di sfruttare al meglio le infrastrutture ciclo-pedonali esistenti, consentendo, nell'ambito complessivo della mobilità comunale, di individuare nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale;
5. relativamente agli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia della piattaforma stradale si ritiene necessario che sia assicurato nel tempo il corretto funzionamento dei sistemi di trattamento delle acque mediante manutenzioni programmate ordinarie ed eventualmente straordinarie qualora si evidenziassero eventi incidentali o critici;
- poiché gli impianti di prima pioggia possono essere utilizzati anche come presidio idraulico in caso di sversamento accidentale, dal momento che il sistema prevede che la vasca di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia sia di norma vuota:
- a. si ritiene opportuno che siano presenti sistemi di allarme e modalità operative di intervento in caso di sversamenti di sostanze inquinanti in

- piattaforma;
- b. per fare fronte alla criticità di incidente stradale che potrebbe avvenire durante un evento meteorico intenso si dovranno prevedere misure di emergenza quali ad esempio la chiusura immediata del pozzetto by-pass o della vasca di prima pioggia utilizzando anche il volume di accumulo aggiuntivo costituito dai collettori stradali;
6. si ricorda che secondo quanto dichiarato dal Proponente "Il progetto illuminotecnico della Bretella in oggetto dovrà essere conforme alle misure previste dalla LEGGE REGIONALE n.19 del 29 settembre 2003" e che rispetto ai campi elettrici e magnetici, nella risoluzione delle interferenze con le linee elettriche esistenti, dovrà essere rispettata la normativa vigente per la protezione della popolazione dall'esposizione ai suddetti campi (DPCM 8 luglio 2003);

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 29 dicembre 2008 n. 2416 "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007", per quanto applicabile;
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", per quanto applicabile;

- 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 deliberazione di Giunta regionale 23 dicembre 2024 n. 2376 "Disciplina organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° gennaio 2025";
- - la deliberazione di Giunta regionale 23 dicembre 2024 n. 2378 "Esercizio provvisorio. Proroga di termini organizzativi";
- la deliberazione di Giunta regionale 27 gennaio 2025 n. 110 "PIAO 2025. Adeguamento del PIAO 2024/2026 in regime di esercizio provvisorio";
- la deliberazione di Giunta regionale 22 aprile 2025 n. 608 "Proroga incarichi di Direzione Generale e di Agenzia in attesa della conclusione del processo di costituzione dell'elenco dei candidati idonei per ricoprire incarichi e riorganizzazione";
- 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 determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'Ambiente";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 08 maggio 2025 n. 8615 "Proroga incarichi dirigenziali nell'ambito della Direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente";
- 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 determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 “Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022;

Viste altresì 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;

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 “Infrastruttura stradale di Sud-Ovest - Realizzazione del collegamento tra la SP 28 e la SP 12”, localizzato nel comune di Montecchio nell’Emilia (RE) proposto dalla Provincia di Reggio Emilia, per le valutazioni espresse in narrativa, nel rispetto delle condizioni ambientali di seguito indicate:

1. a distanza di 3 anni dalla data di fine lavori è necessario prevedere un riesame dei flussi di traffico sulla nuova infrastruttura e, nel caso tali flussi dovessero rivelarsi significativamente superiori a quelli previsti dallo scenario adottato (almeno il 30%), si dovrà procedere ad una valutazione strumentale del clima acustico presso i recettori più esposti al fine di valutare l’eventuale necessità di opere di mitigazione; il riesame dello studio di traffico sopracitato e le valutazioni in merito allo stesso dovranno essere presentate ad Arpa APA Ovest - Servizio Sistemi Ambientali alla conclusione del monitoraggio e, se necessario, dopo l’eventuale rivalutazione del clima acustico, entro 60 giorni dalla conclusione degli stessi;

2. il Proponente in fase di progettazione esecutiva dovrà presentare una proposta di monitoraggio chimico qualitativo delle acque superficiali del Torrente Enza individuando un punto a Monte e uno a Valle rispetto al punto di scarico previsto in Enza;

tale monitoraggio è finalizzato a valutare in relazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera eventuali variazioni qualitative rispetto alla situazione Ante Operam;

il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà essere 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.)" redatte dal MATTM nel 2014 che definiscono gli obiettivi del PMA, i requisiti, la localizzazione delle aree di indagine e dei punti di monitoraggio, i parametri descrittivi, la frequenza e durata dei monitoraggi (ante operam, corso d'opera e post operam), le metodologie e valori standard di riferimento, il flusso dei dati e la loro restituzione;

per i parametri fisico-chimici di base e per gli inquinanti chimici si farà riferimento alla normativa vigente per la classificazione dello stato di qualità ambientale delle acque superficiali interne (DM 260/10, All.1; D.LGS 172/15, All.1, in particolare tabella 1/A e 1/B) e la valutazione sarà finalizzata all'obiettivo di "non deterioramento" del corpo idrico come previsto dalla DQA (Direttiva Quadro Acque);

i parametri proposti nel PMA dovranno tenere in considerazione eventualmente anche parametri specifici da ricercare correlabili all'opera;

il PMA dovrà essere presentato ad Arpae APA Ovest - Servizio Sistemi Ambientali per l'approvazione finale, prima dell'approvazione del progetto esecutivo;

- b) di disporre che la verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui alla lettera a), punti 1 e 2, dovrà essere effettuata da Arpae APA Ovest - Servizio Sistemi Ambientali;
- c) di disporre che il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare e che dovrà essere trasmessa ad

ARPAE SAC Reggio Emilia e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro sessanta (60) giorni dal collaudo, la certificazione di regolare esecuzione delle opere, ai sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del d.lgs. 152/06, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte;

- d) di dare atto che dovrà essere trasmessa la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento verifica di assoggettabilità a VIA ad Arpae SAC di Reggio Emilia e all'Ente individuato al precedente punto b) per la relativa verifica ai sensi dell'art. 28, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e per conoscenza alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ai fini della pubblicazione nella banca dati delle valutazioni ambientali. Si specifica che è disponibile [apposita modulistica](#) per agevolare l'invio della documentazione. L'Ente preposto alla verifica dovrà trasmetterne l'esito ad ARPAE SAC di Reggio Emilia e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni.
- e) di dare atto che la non ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sarà soggetta a diffida e ad eventuale sanzione, ai sensi dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006;
- f) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto, considerata la tipologia dell'opera pubblica, in 10 anni a partire della data di adozione del presente provvedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- g) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Provincia di Reggio Emilia, al Comune di Montecchio Emilia, all'AUSL di Reggio Emilia, all'ARPAE di Reggio Emilia, alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena Reggio Emilia e Ferrara, al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, Consorzio di miglioramento fondiario Canale Vernazza, Agenzia per la

Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Area Affluenti Po;

- h) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- i) 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;
- j) 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.

DENIS BARBIERI